17e Année. — N° 818
Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
23 Mai 1914. — Tous les Samedis
Pour la publicité : Bugnet, de Pallissaux et Cie, 11, Boulevard des Italiens, Paris.
Rédaction et Administration 61, Champs-Elysées, Paris.

DANS CE NUMÉRO, UN HORS-TEXTE : DEMAN

VIE AU GRAND AIR

DEMAN VAINQUEUR DE BORDEAUX-PARIS SIGNE A L'ARRIVÉE

Le routier belge, Paul Deman, a remporté le vingt-quatrième Bordeaux-Paris, couvrant les 591 kilomètres du parcours en 21 h. 11 m. 35 s.
(Bicyclette Labor, pneus Soly.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Busch

EN VENTE chez tous les OPTICIENS

Principaux dépositaires à Paris :
HAZEBROUCQ, 16, rue de la Paix
JOURDAN, 107, rue Lafayette
TISSOT, 33, avenue de l'Opéra

Jumelles à prismes de campagne, marine et théâtre

Grossissement 3 1/2 à 18 fois. Volume réduit. Grande clarté

GRAND PRIX BRUXELLES 1910. • Catalogue gratis franco sur demande à

Emile BUSCH, Société Anonyme, **127, rue de Turenne, PARIS**

Rathenow, Londres, Berlin, Hambourg, Vienne, Buenos-Ayres

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT

10, rue Hautefeuille, Paris (VI^e^)
Transport de malades et blessés aris, Province, Etranger
Voitures modernes, 35 HP, à 8 cylindres
Appareil de suspension évitant toute secousse.
Téléphone : **Gobelins 18-67** (jour et nuit)

AUX MARINS

7-9, av. de la Grande-Armée
PARIS

Spécialité de vêtements et livrées pour l'automobile, imperméables, caoutchouc et parapluies du chauffeur. Manteaux et fourrures en tous .. .. .. genres .. .. ..

Equipements complets, leggings, gants, lunettes, etc, etc.

Envoi franco du catalogue général.

Maison de la Praline MAZET de Montargis

BAPTÊMES ÉLÉGANTS

Au DUC de PRASLIN

Tél. : Louvre 09-48. — PARIS, 33, Rue Vivienne

Albums, tarifs et échantillons adressés franco

LE PLUS SCULPTÉ DES PNEUS SCULPTÉS C'EST LE BURNETT SUCTION CUP

Verre Souple

Pour encadrements de

SOUPLE — TRANSPARENT — ININFLAMMABLE

DOCUMENTS PRÉCIEUX CARTES, PLANS PHOTOGRAPHIES

DEMANDER ÉCHANTILLON GRATUIT

SHEEN & MOREAU

PARIS, 46, Rue Saint-Charles, PARIS

Téléphone : Saxe 44-11 — Télégramme : Jonsheen-Paris

A VENDRE : 31 premiers numéros *Vie au Grand Air*, état de neuf. Adresser offres à Caudrillier, 16, rue de Beaumont. L'Isle-Adam (Seine-et-Oise).

A LOUER, meublé ou non, petit Château, près Bayeux (Calvados). Vastes communs. Petit herbage. Grand jardin. Très belle avenue et promenades. Droit de chasse sur ferme proche. Proximité de la mer. S'adresser à MM. Séjourné, 4, place Saint-Martin, à Caen (Calvados).

COTE NORMANDE. Plage Lion-Hermanville. A vendre de suite : très gentille Villa (meublée ou non meublée). Nombreuses pièces d'habitation. Communs divers. Beau jardin. Sadresser à MM. Séjourné, 4, place Saint-Martin, à Caen (Calvados).

La Collection d'Art d'EXCELSIOR, quotidien illustr

1 fr. 50 l'estampe

Reproductions de Tableaux de Maîtres

(Platinogravure 50×40 c/m grandes marges)

l'estampe 1 fr. 5

Deux **Boucher**

Les deux **Boucher.**

Deux **Metsu**

Un des deux **Metsu.**

Les deux **Téniers.**

Deux **Téniers**

Deux **Rembrandt**

Un des deux **Rembrandt.**

Adresser les demandes à ***EXCELSIOR****, 88, Avenue des Champs-Élysées, Paris, en les accompagnant de 1 fr. 50 par estampe.*

17e Année. — N° 818.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

23 Mai 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnes bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

Blot. Clément. Pelletier-Doisy.

LES SOUS-OFFICIERS DE L'ESCADRILLE 19

L'escadrille n° 19 vient de se signaler par un raid prodigieux qui fait le plus grand honneur à notre cinquième arme. Les six pilotes la composant, le capitaine Voisin, les lieutenants Valmorange et Gabriel, les maréchaux des logis Pelletier-Doisy et Clément et le brigadier Blot, ont accompli en effet, depuis deux mois, plus de 7.000 kilomètres de voyage chacun, résultat qui n'avait jamais été obtenu par six aviateurs volant sans cesse de conserve. Ils ont sillonné la France dans tous les sens et partout ont fait admirer leur hardiesse, leur valeur et leur virtuosité. Ce qui prouve qu'il n'y a qu'à demander aux militaires pour obtenir d'eux des exploits. (Biplans Farman, moteurs Gnôme, hélices Chauvière.)

LE PELOTON ET LES SUIVEURS AVANT MER

Le vent debout soufflant avec violence, la poussière continuelle soulevée par le peloton compact jusqu'à Orléans et par la multitude d'automobiles qui suivaient les coureurs, firent du Bordeaux-Paris un véritable calvaire autant pour les routiers que pour les suiveurs... et pour ceux qui les regardaient passer.

EN SUIVANT BORDEAUX-PARIS

PAR JACQUES MORTANE

J'ai bien cru que l'arrivée de Bordeaux-Paris se ferait en peloton. A 120 kilomètres de Paris, à 471 kilomètres de Bordeaux, il y avait encore 19 hommes en tête. Une fois de plus, je me préparais à déclarer que c'était la ruine du sport sur route, mais la fin de l'épreuve, angoissante au possible, prodigieusement émouvante, m'obligea à changer quelque peu d'avis. La lutte du moment, l'émotion des ultimes coups de pédale m'avaient fait oublier la curieuse conception qu'on a actuellement des épreuves sur route. Et pourtant avec quelle tristesse je voyais passer dans l'indifférence générale cette multitude bigarrée de coureurs au milieu d'une foule considérable venue pour acclamer un homme, et qui en apercevait 40, 30, 20 ensemble. « A Angoulème, autrefois, nous n'étions déjà plus en peloton, me disait Wattelier qui triompha jadis, nous disputions la course dès le départ. »

Je sais que samedi et dimanche le vent debout qui soufflait avec une extrême violence gêna beaucoup les routiers, mais pouvez-vous croire que ceux-ci donnèrent toute leur énergie pendant la nuit et avant Orléans ? Pouvez-vous supposer un seul instant qu'ils étaient 40, 30, 20 hommes d'une valeur absolument égale ? Pouvez-vous certifier qu'ils ne pouvaient se prendre un avantage quelconque les uns sur les autres avant la sortie d'Orléans ? Non, mille fois non, ils n'ont pas voulu démarrer, ils n'ont pas essayé de se lâcher, et ce fait est profondément regrettable, car il nous conduit tout simplement à la faillite des courses sur route qui mourront d'ennui.

De plus, la formule actuelle des coureurs groupés ayant le droit de s'en-

LES ENTRAINEURS ATTENDENT A LA SORTIE DE BLOIS

C'est à la sortie de Blois et non plus à Sainte-Maure que les entraîneurs prenaient les coureurs cette année. Il les attendirent longtemps puisque les routiers étaient de deux heures en retard sur l'horaire. On reconnaît dans ce groupe Egg et Engel jeune.

WATTELIER, SPECTATEUR

Wattelier, qui remporta la course en 1902, était venu en tandem acclamer ses jeunes camarades, au moment de la prise des entraîneurs.

VANHOUWAERT ET BUYSSE A ANGERVILLE

Vanhouwaert et Buysse, qui s'étaient échappés à la sortie d'Orléans, passaient avec une petite avance à Angerville. Buysse allait être retardé par une crevaison de pneumatique avant Dourdan, mais rejoignait Vanhouwaert dans la côte de Limours. (Bicyclette Alcyon, pneus Soly.)

tr'aider est fâcheuse au premier chef. Elle autorise les combinaisons contre lesquelles on sévissait jadis, elle tue l'effort individuel, sacrifie les chances des uns au profit des autres et constitue une fraude licite contre laquelle on ne saurait trop s'élever. Et c'est pour moi une joie d'autant plus grande d'avoir à enregistrer la victoire du belge Deman qui, quoique appartenant à la catégorie des groupés, était le seul représentant de sa marque. Il a triomphé des coalitions organisées et a prouvé sa supériorité. Peu lui importait l'esprit d'équipe, peu lui importaient les entraîneurs même. Ce petit gaillard avait des ailes ! Mais son succès ne doit pas nous faire oublier les méfaits de la coalition d'équipes : si Deman avait été seul contre cinq ou six hommes d'une même maison, peut-être, pour ne pas dire plus, aurait-il été incapable de mener à bien la tâche fantastique qu'il s'était imposée. De même, s'il avait été avec cinq ou six hommes de la firme qu'il représentait, s'il avait eu une défaillance, il aurait été lâché, et ses entraîneurs l'auraient laissé pour passer au service de ceux qui étaient plus frais. On ne l'aurait jamais revu ! Plus on y réfléchit, plus on tourne la question dans tous les sens et plus on se rend compte qu'il n'existe pas une injustice plus flagrante, une combinaison plus odieuse que l'esprit d'équipe. Il fausse les résultats et quand il aboutit à une victoire, c'est sans élégance, sans gloire. La plupart du temps, tous les représentants de la même marque décident de partager prix et primes, et s'arrangent pour faire gagner l'un d'eux. Celui-ci peut s'inspirer de Ruy Blas : il a l'habit d'un vainqueur, mais il n'en a pas l'âme ! Un tel état de choses ne peut que nuire à la sportivité des épreuves et tuer l'intérêt que celles-ci suscitaient jusqu'ici. Que peut-on rêver et inventer pour chercher à supprimer l'effort, la loyauté et la sincérité et quelle belle vitalité possède le sport pour n'avoir pas encore été assassiné par toutes les perfides machinations dont il est victime !

L'ABANDON DE PASSERIEU

Passerieu abandonnait presque aussitôt après être passé au contrôle d'Orléans. Il y revenait en pleurant à chaudes larmes.

LE MEILLEUR A GAGNÉ BORDEAUX-PARIS

Ceci dit, empressons-nous de reconnaître que dimanche dernier la course a été gagnée par le meilleur. Nous avons déjà indiqué quelle était la situation du coureur belge Deman vis-à-vis de ses rivaux plus favorisés. Il a triomphé en grand crack et on ne peut invoquer pour les autres les excuses habituelles. Le vainqueur des isolés du Tour de France de 1911 a galopé par-dessus le lot, il a mené la course à sa guise, dosant sagement son effort et terminant par un sprint de 30 kilomètres. Une fois de plus il a prouvé, ainsi que ses camarades Buysse et Vanhouwaert que nous avions parfaitement bien fait d'intituler un article de notre numéro spécial consacré au cyclisme : « A quoi tient la supériorité des routiers belges? »

VANHOUWAERT DANS LA COTE DE DOURDAN

Vanhouwaert (pneus Hutchinson) *longtemps fut considéré comme le vainqueur certain de la course, mais il fut débordé d'abord par Deman qui le passa en trombe à Toussus-le-Noble, puis par Buysse qui lui prit la seconde place.*

TROUSSELIER DANS LA COTE DE DOURDAN PASSE SECOND

Pendant longtemps les Français purent avoir, grâce au vétéran Louis Trousselier, l'espoir que la victoire leur sourirait. Le vainqueur de 1908, recordman du parcours, avait en effet rejoint Vanhouwaert dans la côte de Dourdan, mais il faiblit par la suite, ce qui ne l'empêcha pas d'ailleurs d'être le premier Français. Il se classait 4e en 21 heures 33 minutes 30 secondes.

Or, certaines de ces compétences qui parlent de tout pour mieux prouver les vastes proportions de leur nullité, avaient critiqué ce titre, déclarant que nous avions tort. Que dites-vous aujourd'hui, messieurs, avions-nous exagéré?

Deman a gagné, avons-nous dit, en grand champion et nous tenons à le prouver, car jamais nous n'avons vu finir un Bordeaux-Paris d'une façon aussi angoissante. Cette course de 591 kilomètres ne fut disputée que pendant les 120 derniers kilomètres. Sur un démarrage de Vanhouwaert et Buysse à la sortie d'Orléans, le peloton se trouva désagrégé. Certains furent irrémédiablement lâchés, d'autres tentèrent de recoller et parmi eux se trouvaient Louis Trousselier, Mottiat, Deman, Emile Georget et Faber. C'était alors une chasse très mouvementée. A Angerville, les deux Belges ont augmenté leur avance, mais ils sont suivis de près. Leurs entraîneurs les emmènent à toute allure. Le duel continue fantastique entre les deux leaders, lorsque Buysse se trouve retardé par une crevaison. Lui, qui pensait donner l'estocade finale à Vanhouwaert dans la côte de Dourdan voit ses espérances anéanties. Mais il ne se laisse pas abattre mais il commet une grosse faute qui lui coûtera la course. Il se hâte de réparer et de se lancer à la poursuite de son rival, après avoir été dépassé par le Français Trousselier. Il emballait dans la côte de Dourdan, passait second bientôt et rejoignait Vanhouwaert dans la côte de Limours. Après cet effort il se reposait, mais soudain, alors que personne ne s'y attendait, un petit démon survenait tout seul, se frayant difficilement un chemin à travers les voitures, dont les automobiles officielles, pavoisées comme des fenêtres sur le parcours du roi de Danemark. Il passait enfin, évitant la chute par miracle, et se joignait à Buysse et Vanhouwaert. C'était Deman! Nous étions à Toussus-le-Noble. A peine remis de sa fatigue, car il revenait de loin, Deman redémarrait de toute sa puissance, laissait ses camarades sur place et repartait vers le poteau. Dès lors la cause était entendue, le belge ne pouvait être inquiété et avec un seul entraîneur pour l'aider il obligeait toutes les voitures qui le suivaient à marcher à toute allure pour ne pas être distancées par lui. Cette fin triomphale ne recevait pas les acclamations que méritait l'exploit. La foule injuste ne reconnaissant pas Deman l'applaudissait à peine. On ne pouvait tout de même pas le lui présenter!

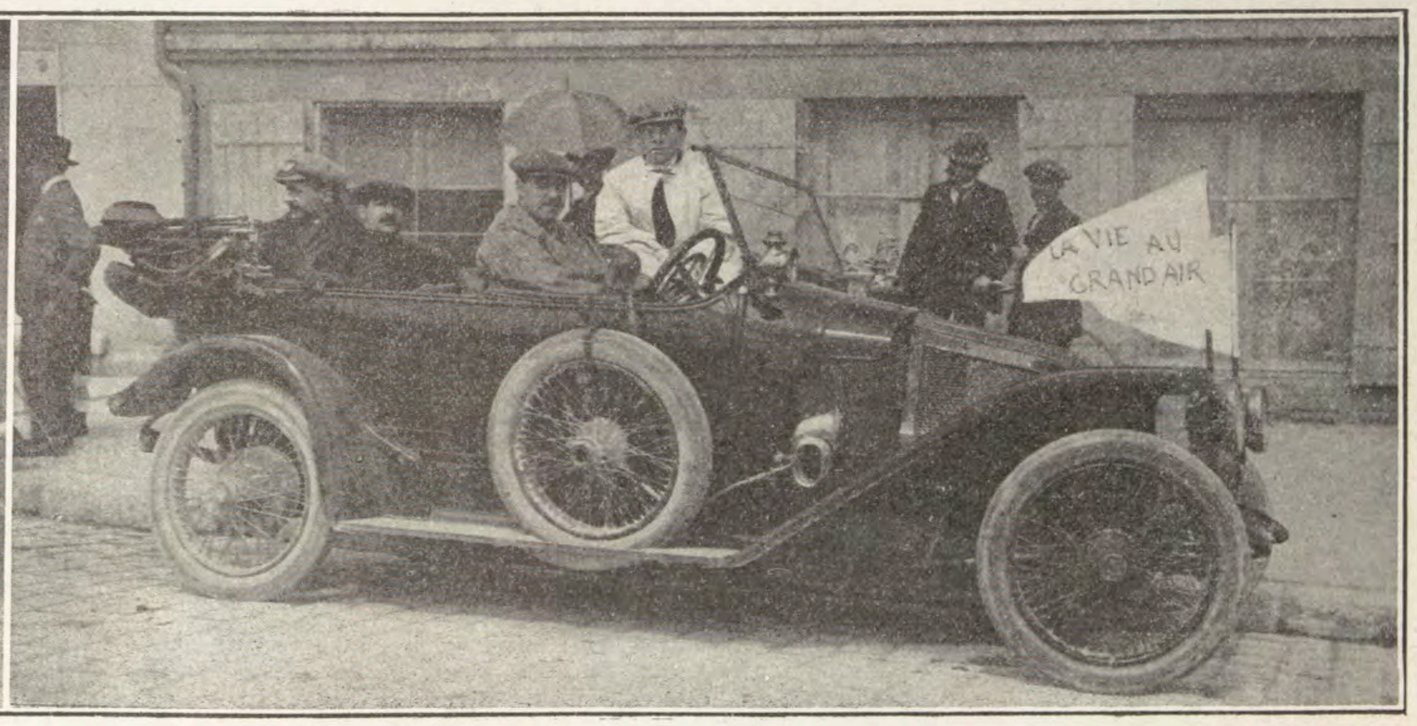
Derrière, Buysse, qui s'était ressaisi, revenait très fort, battant de plusieurs minutes Vanhouwaert. Trousselier arrivait ensuite la figure en sang, conséquence de chutes nombreuses entre Versailles et Paris. Puis c'étaient Emile Georget, François Faber, acclamé comme un roi, Crupelandt, Luguet, Mottiat, Léonard, Krickham, etc.. Et je dois reconnaître que beaucoup parmi eux avaient du mérite à terminer, tant le doping des derniers kilomètres devait être mousseux et monter à la tête!

Notons en terminant qu'il s'en fallut de bien peu que Deman ne prît pas le départ. Mal en train, il prétendait qu'il n'avait aucune chance et c'est simplement à l'énergie de son directeur qu'il dut de partir et de persévérer quand, à plusieurs reprises, même à 22 à l'heure, il se fit décoller pendant la nuit.

JACQUES MORTANE.

L'ABANDON DE GARRIGOU

Garrigou faisait une chute à la sortie de Blois, après la prise des entraîneurs, et était obligé d'abandonner la course.



LA VOITURE TH. SCHNEIDER DE CHAMPOISEAU

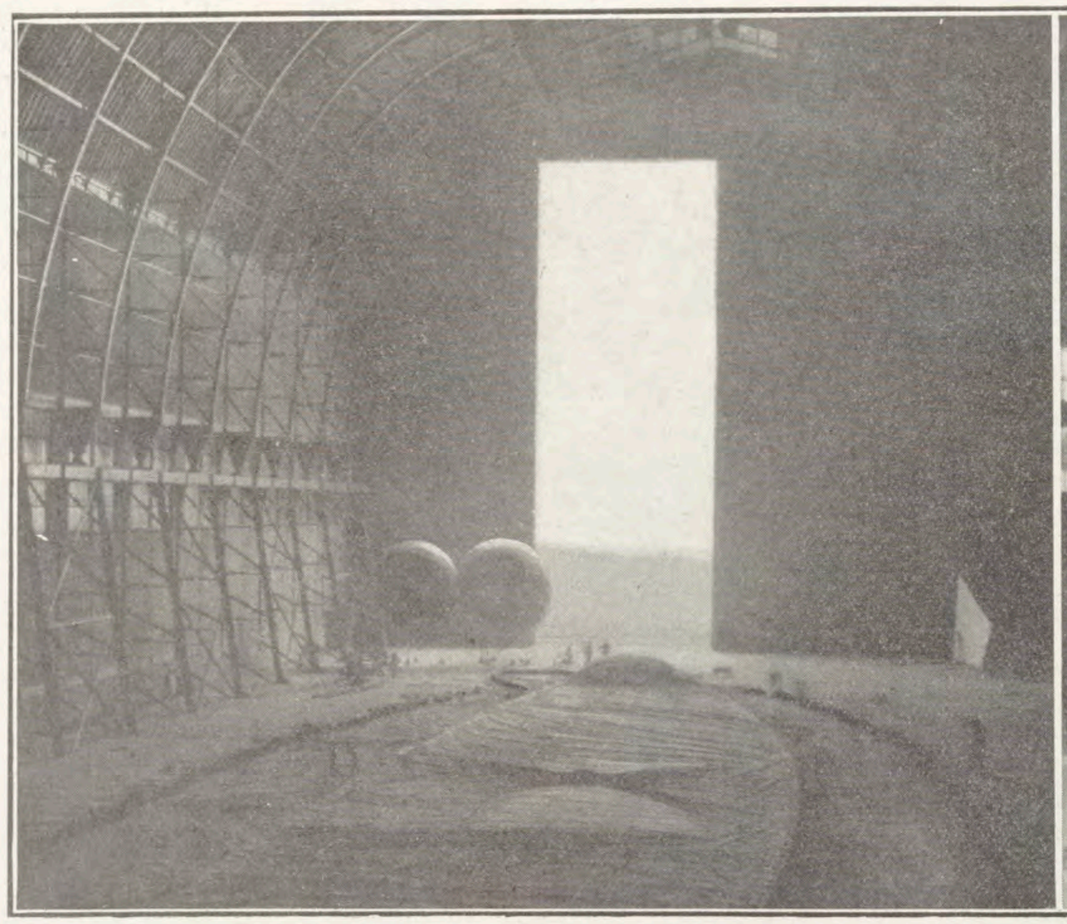
C'est dans une rapide et merveilleuse voiture Th. Schneider conduite par la virtuose du volant Champoiseau, que notre rédacteur en chef, Jacques Mortane, et notre reporter photographe, Georges Rouquet, ont suivi l'épreuve.

L'ARRIVÉE AU PONT MIRABEAU, DE L'ÉQUIPE DE LA MARNE, VAINQUEUR DES "HUIT"

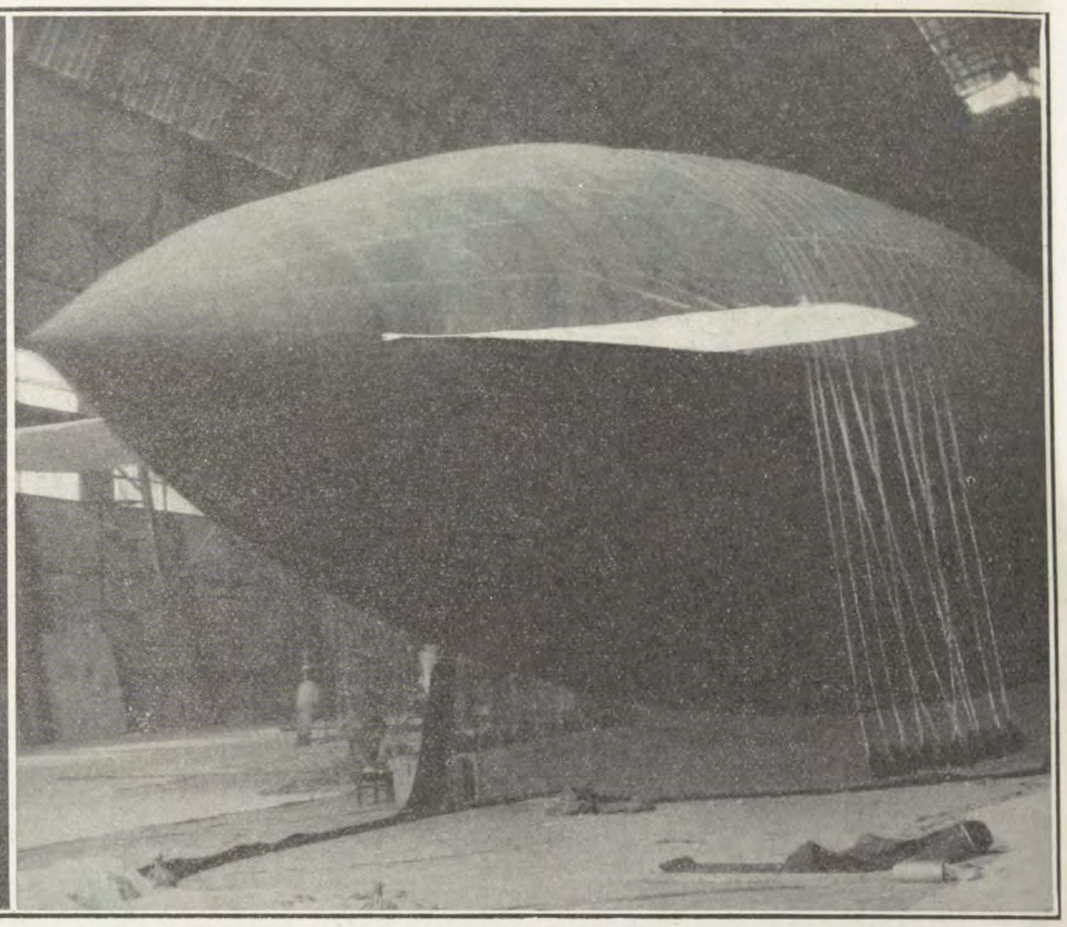
Dimanche dernier, s'est disputée l'épreuve de la traversée de Paris à l'aviron. Les concurrents devaient couvrir les 11 km. 500 qui séparent le pont National du pont Mirabeau. La Société Nautique de la Marne remporta la victoire aussi bien en "quatre" qu'en "huit", s'attribuant les challenges Glandaz.

LA TRAVERSÉE DE PARIS A L'AVIRON

Dimanche dernier, quatre équipes de huit rameurs et cinq de quatre rameurs se sont alignées au pont National, dans l'épreuve de la traversée de Paris à l'aviron. Le « Huit » de la Société Nautique de la Marne remporta sa catégorie devant la S. N. de la Haute-Seine, couvrant les 11 km. 500 en 36 m. 12 s. La Société Nautique de la Marne s'attribua également la course des « Quatre ». en 40 m. 7 s. devant la S. N. de la Haute-Seine.



L'ENVELOPPE DE L'« ADJUDANT-VINCENOT » AVANT LE GONFLEMENT
L'enveloppe vient d'être sortie de sa housse et étalée sur une bâche, elle mesure 120 mètres et pèse plus de 2.000 kilos (Tissus Hutchinson).



L'ENVELOPPE APRÈS LE GONFLEMENT
Le gonflement est terminé, l'empennage arrière est déjà placé et l'équipage va procéder à l'arrimage du gouvernail et des stabilisateurs.

COMMENT ON GONFLE UN DIRIGEABLE

PAR V. MARCANO

Le soleil, déjà, commence à disparaître à l'horizon lorsqu'un coup de trompe donné du faîte du hangar par le signaleur, annonce le retour du dirigeable. Les hommes se rassemblent sur le terrain d'atterrissage ; le croiseur aérien, par un habile virage, vient se placer pointe au vent ; ses hélices se sont arrêtées, ses moteurs ont cessé de tourner, et maintenant, tel un grand oiseau fatigué, lentement il descend à terre où il est saisi, immobilisé. Ses dimensions, à mesure qu'il s'est rapproché de nous, se sont précisées, et l'aéronat aux lignes fusiformes, qui tout à l'heure encore semblait si léger, apparaît aux regards dans toutes ses impressionnantes proportions.

Savante combinaison d'étoffe, de câbles et de mécanique, que seul le génie de l'homme a pu transformer en une machine volante !

Passons en revue les diverses opérations du montage de ce monstre, depuis l'instant où son enveloppe molle et pesante repose dans un coin du hangar, jusqu'à la minute où, légère et conquérante, elle s'élance dans les airs emmenant avec elle nacelle. équipage et gloire.

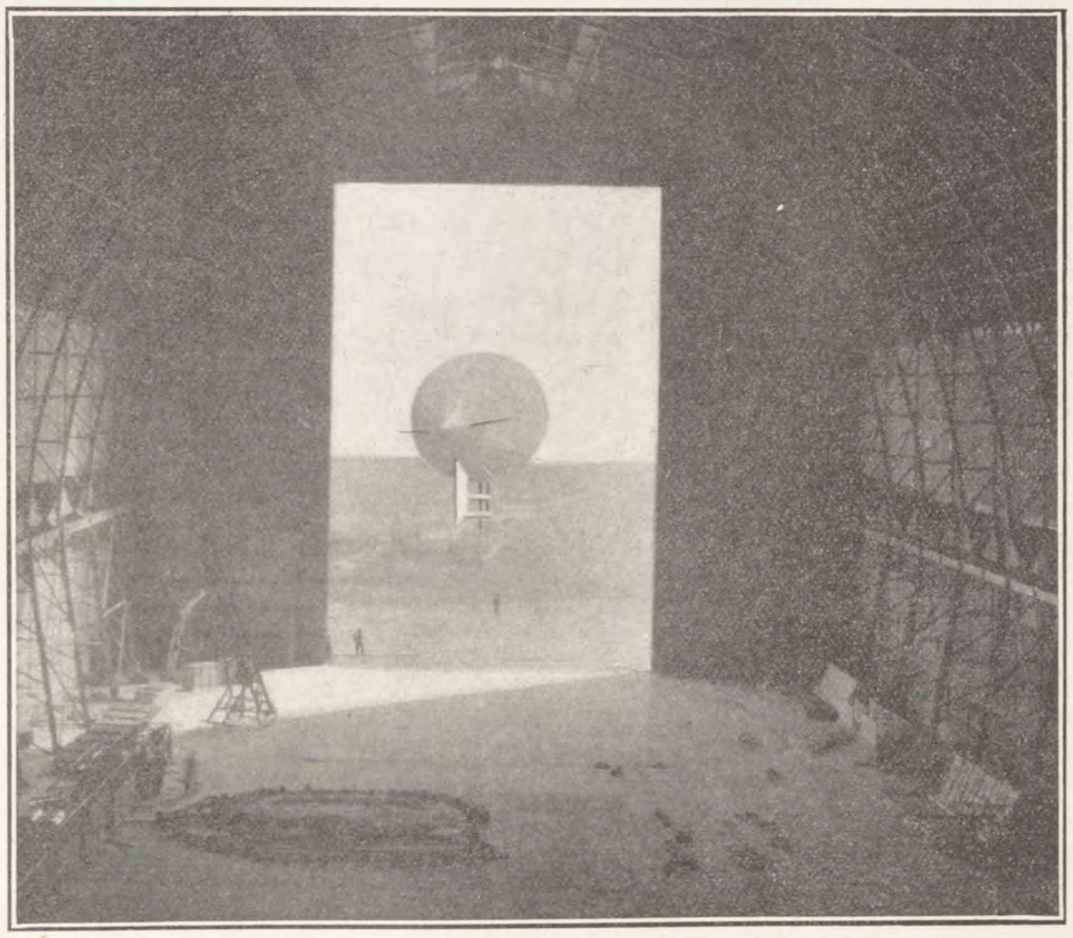
Pendant l'hiver l'enveloppe, soigneusement allongée et pliée dans une housse, se trouve à l'abri de l'humidité, de la lumière et... des rats. Quand l'ordre est venu d'équiper le dirigeable, on sort l'enveloppe du réduit où elle se trouvait.

Travail long et pénible, si l'on considère, en effet, que toute allongée elle mesure environ 120 mètres, et pèse plus de 2.000 kilogs.

On la place dans le hangar où s'effectuera le gonflement, on la sort de sa housse, et on l'étale bien à plat sur une vaste bâche qui la préserve du contact du sol.

Avant de procéder au gonflement à gaz, il est nécessaire d'examiner l'étoffe caoutchoutée, pour obturer les trous et les petites déchirures qu'on y peut trouver. On gonfle donc d'abord à l'air pour permettre la visite intérieure. Des tailleurs s'introduisent dans le ballon par la manche d'appendice. Impression curieuse que celle que l'on a à l'intérieur d'un pareil monstre — on se croirait dans le ventre d'un cétacé gigantesque dont les côtes seraient les coutures de l'étoffe. Une lumière jaune, tamisée, donne aux hommes, aux objets des aspects fantastiques ; le son lui-même y est déformé, assourdi, presque éteint. Ajoutez à cela le balancement à peu près continu de cette énorme voûte, et vous aurez une vague idée d'une visite de ce genre.

Les trous et les moisissures de l'étoffe se trahissent par transparence ; soit par le passage d'un mince filet de jour, soit par une décoloration visible de l'étoffe. On répare au moyen de pastilles que l'on colle sur les parties endommagées. La visite terminée, on fixe au moyen de morceaux de fil la corde rouge de déchirure ; celle-ci d'une part aboutit au panneau qui en cas de détresse devra éventrer le ballon, et d'autre part à la nacelle d'où on en commande la manœuvre.



LA SORTIE DU DIRIGEABLE
Cette photographie donne bien une idée des dimensions considérables d'un hangar de dirigeable. On aperçoit, à gauche au premier plan, une nacelle et ses moteurs, à droite un stabilisateur.

De nouveau, on dégonfle l'enveloppe que l'on recouvre d'un vaste filet maintenu latéralement par une double rangée de sacs de lest. On relie l'usine à hydrogène au ballon au moyen d'une série de manches en étoffe imperméable, et on commence le gonflement.

Le gonflement demande des soins attentifs et précis ; à l'usine génératrice d'hydrogène on devra surveiller constamment la qualité du gaz et sa température ; au ballon, observation constante de son mouvement ascensionnel ; il devra s'élever lentement sans aucune surpression nuisible à la solidité de l'étoffe ou de ses coutures. Le gonflement ne devra cesser qu'au moment où le ballon étant complètement plein, on ne craindra plus la rentrée accidentelle d'air dont le mélange avec l'hydrogène diminuerait la force ascensionnelle totale.

Cette opération durera trente-six ou quarante-huit heures, suivant le débit de l'usine employée ; des équipes de jour et de nuit se relayent pour la continuité du travail.

Pour avoir une idée assez précise du travail que comporte le gonflement d'un dirigeable, il suffira de connaître quelques chiffres, ceux du ballon que nous reproduisons ici. Sa longueur est de 75 mètres et son cube de 8.500 mètres. On profite de l'élé-

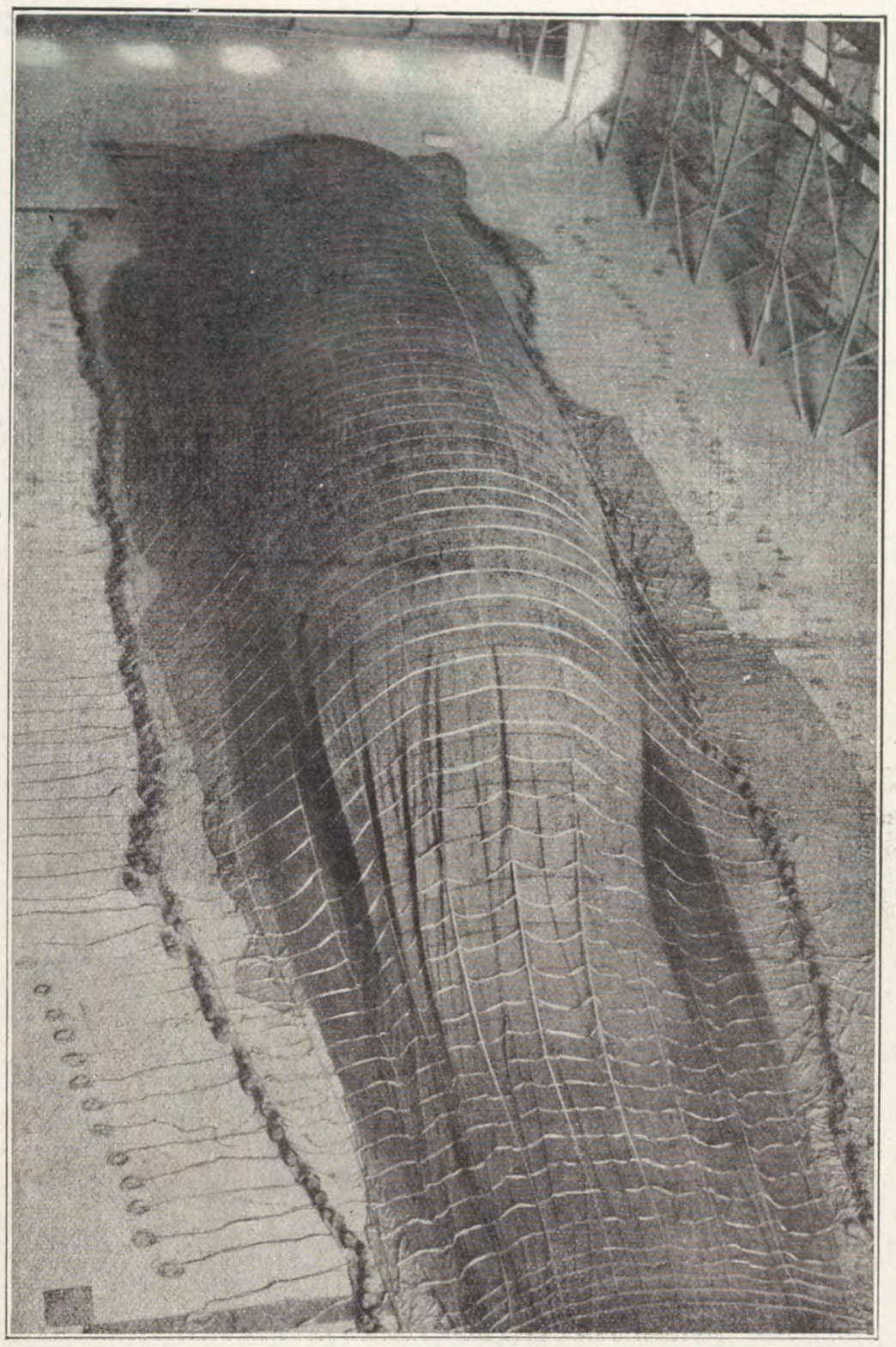
vation graduelle du ballon, pour placer les empennages arrière. les gouvernails et autres engins de sustentation. Tous ceux-ci sont fixés à l'enveloppe par un laçage, et maintenus au moyen de suspentes cousues à une ralingue de quintuple épaisseur, fixée elle-même après l'étoffe.

Toutes ces cordes demandent un réglage parfait afin de travailler toutes également. Entre temps, il a fallu vérifier les soupapes, s'assurer qu'elles sont convenablement fixées au ballon et que leur fonctionnement donne toute satisfaction. Puis il a fallu lacer les manches d'arrivée d'air des ballonnets intérieurs, ballonnets que l'on gonfle pendant l'ascension, au fur et à mesure que le gaz se perd, afin de conserver une rigidité parfaite de l'enveloppe.

Tandis qu'une équipe spéciale s'occupe de l'enveloppe, une autre équipe, uniquement constituée de mécaniciens, est chargée du montage de la nacelle.

Pendant l'hiver la nacelle, démontée par morceaux de cinq mètres, repose dans un hangar voisin. Les moteurs graissés, les hélices démontées et les organes sensibles sont protégés par des gaines de chiffons. Il faut remettre tout cela en état, réunir les pièces éparses, examiner les moindres d'entre elles remplacer les unités mécaniques qui sont en mauvais état. La nacelle, toute remontée, mesure 35 mètres et 1 m. 20 de hauteur. Elle est portée sous le ballon qui se balance maintenant dans le hangar, retenu par quelques centaines de sacs de lest. Ces sacs de lest, on les détache un à un, et on les place dans la nacelle afin de la charger. Et on fixe les suspentes du ballon aux anneaux de suspension de la nacelle. Celle-ci, bientôt toute lestée, retiendra seule le ballon à terre. Il restera à fixer les hélices et le stabilisateur.

Vient ensuite le réglage de toutes les suspentes et de tous les câbles de commande. On essaie les moteurs en leur faisant subir des essais de plusieurs heures, le ballon étant légèrement soulevé du sol, afin de constater les dégâts que pourraient causer les trépidations.



UNE PHASE DU GONFLEMENT

Le dirigeable commence à prendre sa forme définitive. On aperçoit nettement le filet qui retient le ballon à terre. Le gonflement est une opération extrêmement délicate. (Tissus Hutchinson).

Les moteurs sont au nombre de deux, d'une force de 90 chx chacun et d'un poids de 290 kilos. On vérifie le fonctionnement des ventilateurs et des hélices.

C'est alors qu'il y a lieu de procéder à l'agencement intérieur de la nacelle : placer les différents instruments : baromètres d'altitude, manomètres indiquant la pression du ballon, commandes de soupapes, de ventilateurs, etc...

A l'avant de la nacelle, on fixe les water-ballast, vastes sacs de caoutchouc que l'on remplit d'eau, et qu'en cas de danger, une simple traction de corde suffit à vider pour délester d'une cinquantaine de kilos.

A la première journée de beau temps, on fait subir au ballon une toilette digne de sa première sortie. On astique les réservoirs et les moteurs, on fait le plein d'huile et d'essence — deux réservoirs de 550 litres.

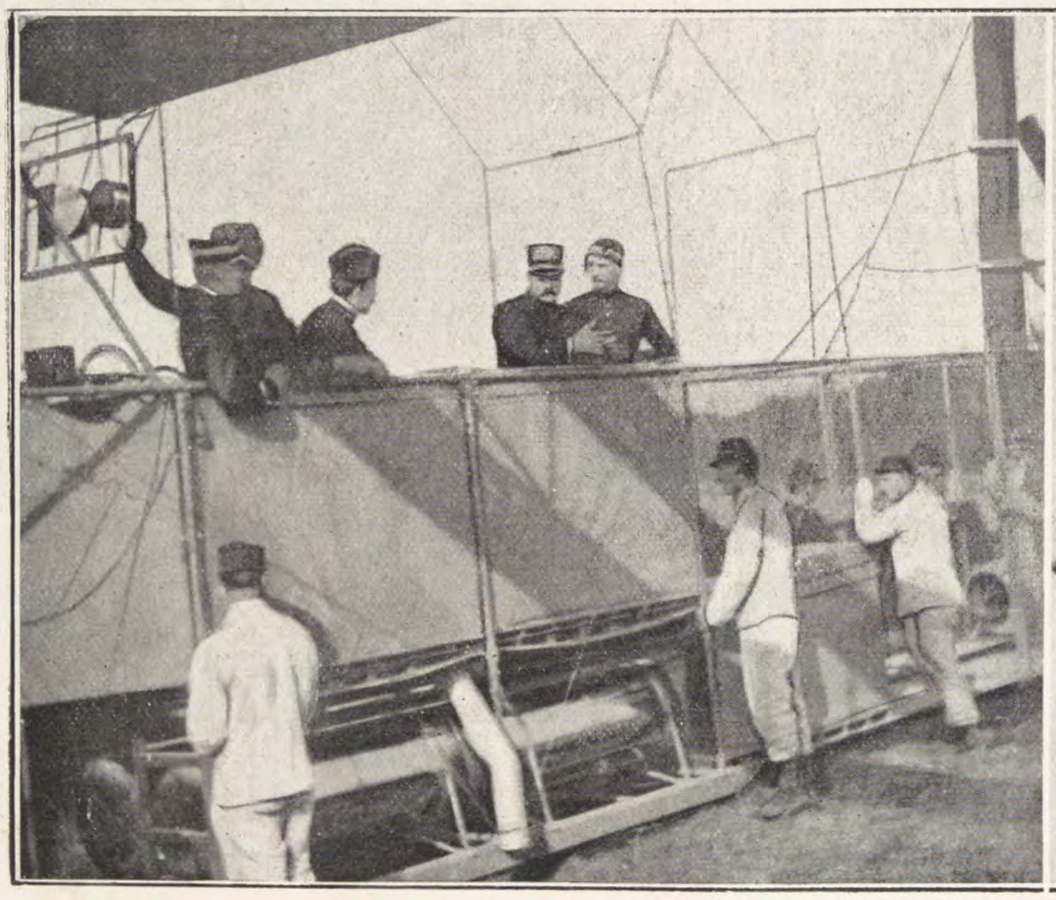
On installe dans la nacelle les cartes, jumelles, bidons de secours et caisses à outils; on vérifie l'arrimage des deux guideropes, énormes câbles de 150 mètres de long et d'un poids de 72 kilos. qu'on laisse se dérouler à terre au moment de l'atterrissage.

Et, dès lors, les larges portes du hangar peuvent s'ouvrir. Le géant des airs, majestueux, et comme impatient d'abandonner son rôle passif, est conduit hors de son abri. Sous les rayons du soleil, son enveloppe Hutchinson semble toute dorée; la nacelle et les moteurs brillent de mille feux et le pavillon, joyeusement, claque au vent.

Au premier tour de manivelle la puissante chanson des moteurs se fait entendre; à peine a-t-on commandé le « Lâchez tout » que le ballon libre enfin, s'élève lentement, verticalement dans l'azur.

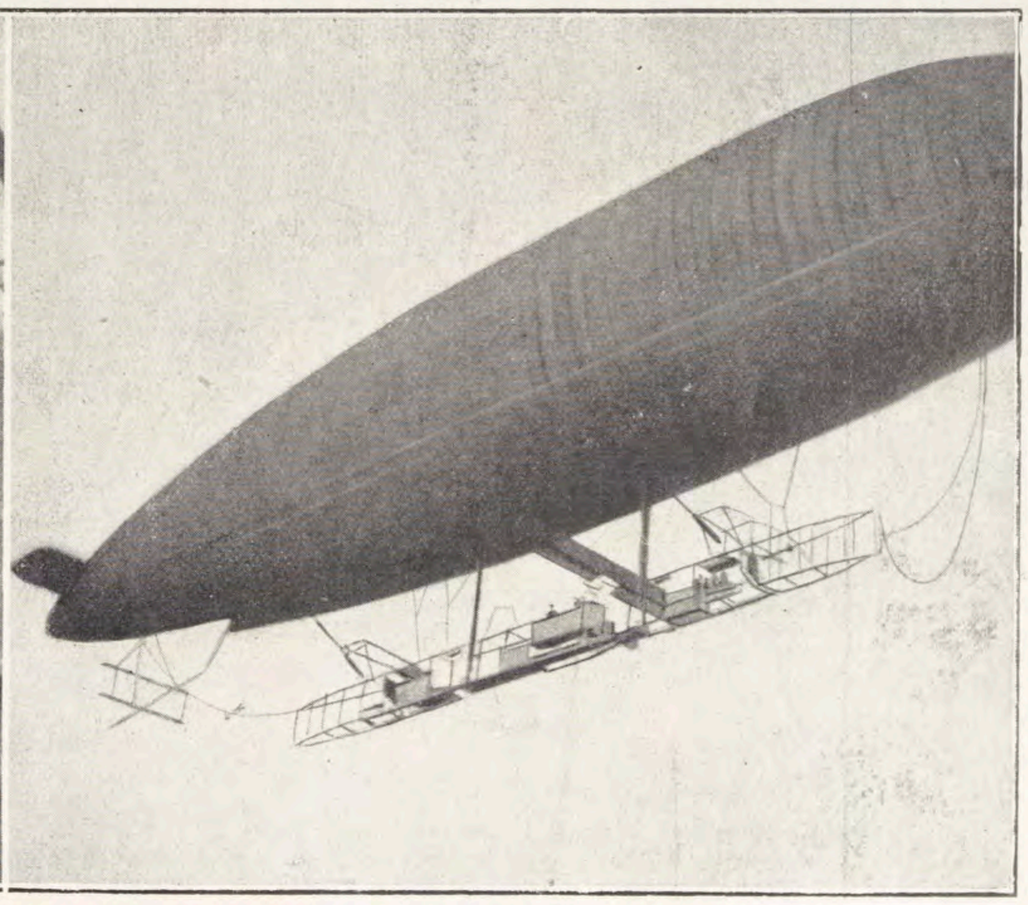
Et bientôt, actionné par les hélices, on n'aperçoit plus qu'un petit cigare brillant qui peu à peu disparaît à l'horizon.

V. Marcano.



LA NACELLE ET LES PILOTES

Des sapeurs maintiennent le ballon à terre en attendant le signal du « lâchez tout ». Au premier plan, les deux réservoirs d'essence de 550 litres et le tube par où s'échappe le lest.



EN PLEIN VOL

Les deux moteurs de 90 chevaux de « l'Adjudant-Vincenot » commencent de tourner. Le ballon sous la conduite de son pilote va effectuer une randonnée aux alentours d'Epinal.

LES CONCURRENTS DE BORDEAUX-PARIS APRÈS BLOIS

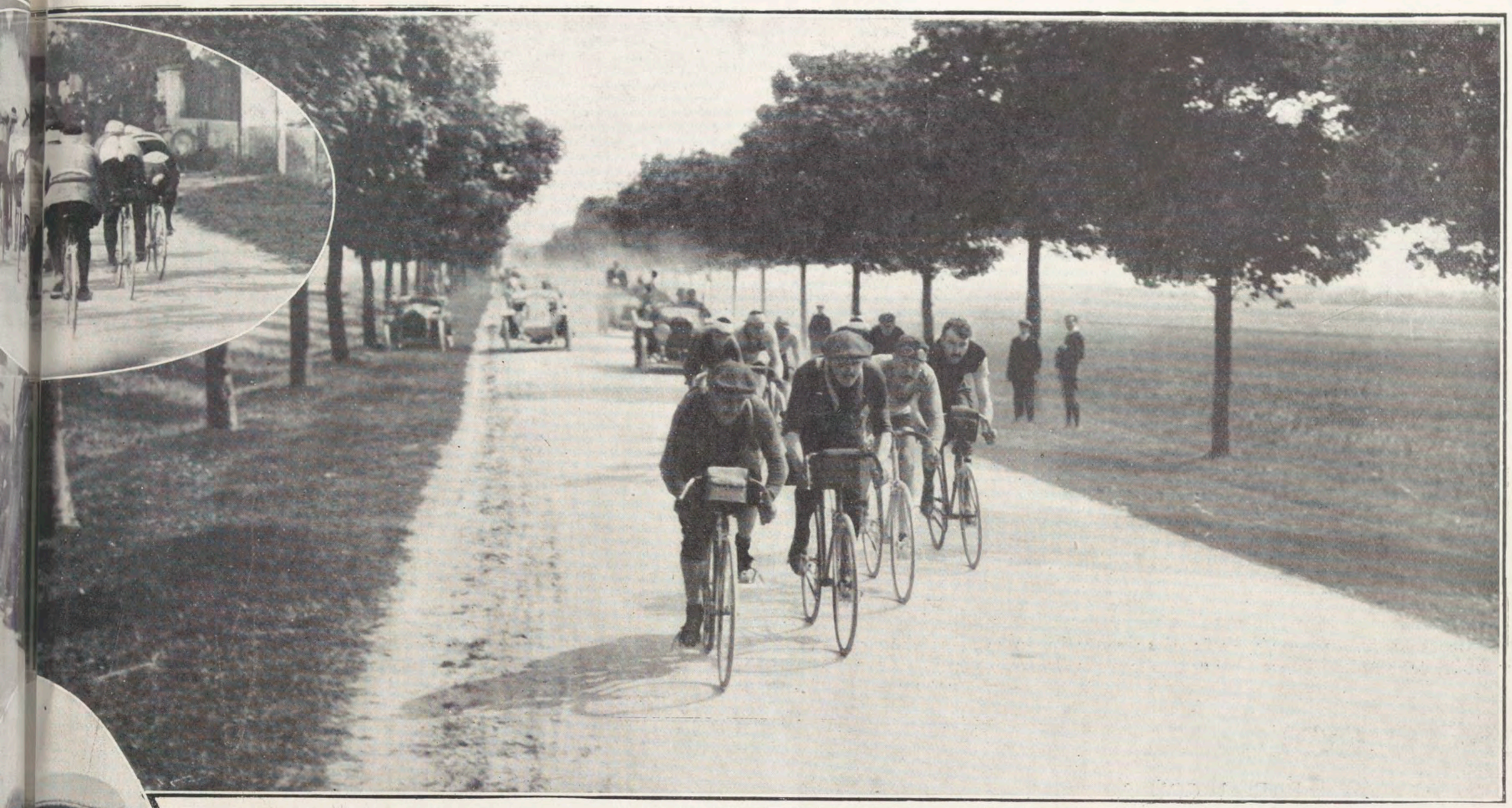
Malgré les entraîneurs, qui avaient pris les coureurs à Blois, la course demeurait monotone jusqu'à Orléans, aucun lâchage important ne se produisant. Le vent soufflait avec violence et gênait fortement les routiers. Le peloton de tête au contrôle d'Orléans comptait encore 19 hommes. L'arrivée, à ce moment, semblait devoir se faire à l'emballage, sur le ciment du Parc des Princes.

VANHOUWAERT ET SES ENTRAINEURS APRÈS DOURDAN

Buysse crevait avant Dourdan, et Vanhouwaert se trouvait tout seul en tête. Il escaladait la redoutable côte de Dourdan, à bonne allure. Trousselier, qui fournissait un effort magnifique, le suivait à moins de 50 mètres. Buysse ayant réparé essayait de reprendre le terrain perdu. Dans la côte de Limours, il se frayait un chemin à travers les voitures et rejoignait Vanhouwaert après avoir passé Trousselier.

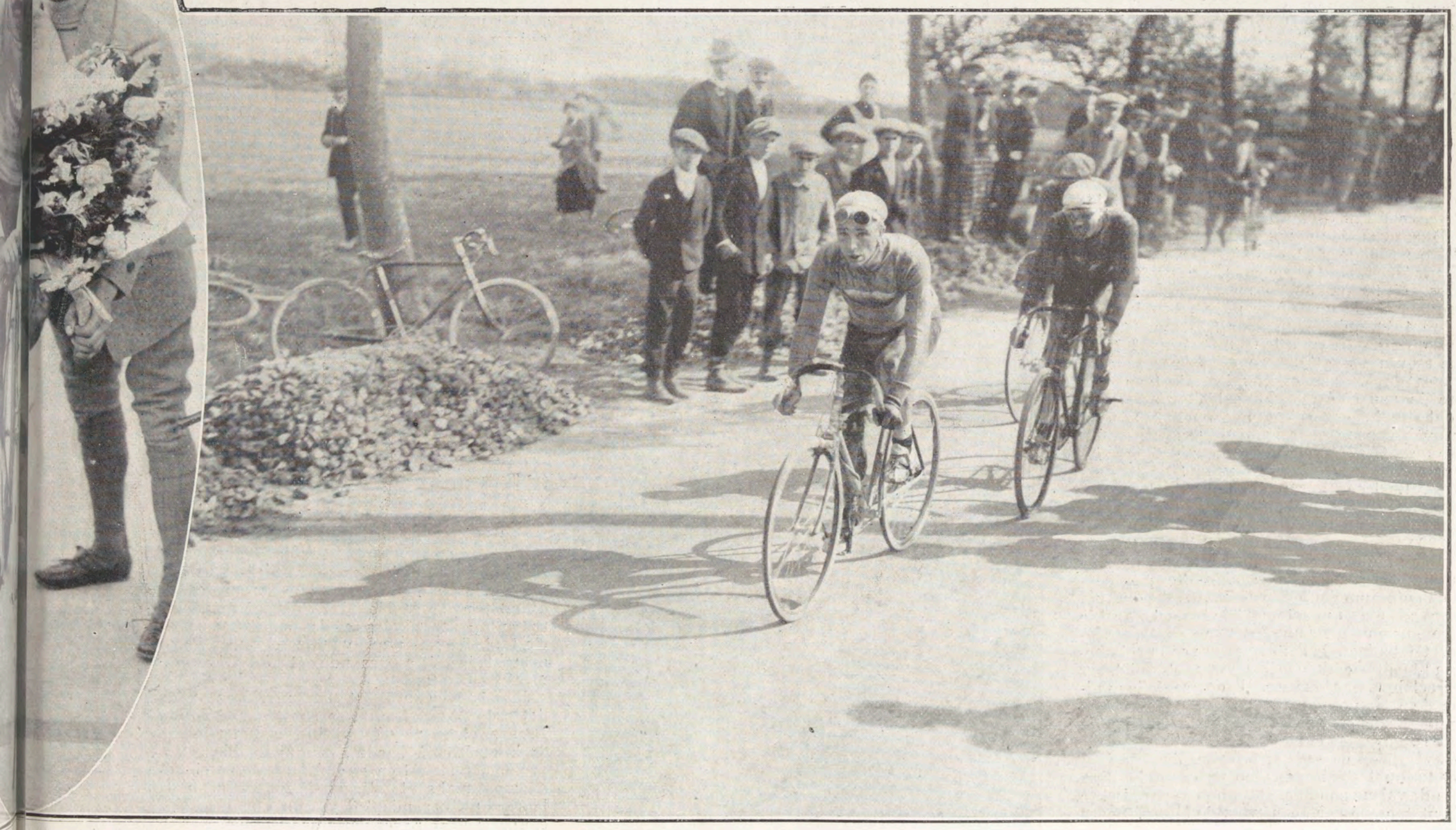
BUYSSE

L'énergique Belge, a te... Paris en 21 h. 15 m.



BUYSSE ET VANHOUWAERT APRÈS ANGERVILLE

A quelques kilomètres d'Orléans, Vanhouwaert et Buysse s'échappaient ensemble. Ils étaient aussitôt poursuivis par Mottiat, Deman, Trousselier, E. Georget et Faber. A Angerville, les deux Belges avaient 500 mètres d'avance sur ceux qui leur donnaient la chasse. — En médaillon, Vanhouwaert (pneus Hutchinson) *après Dourdan : à ce moment il était premier.*



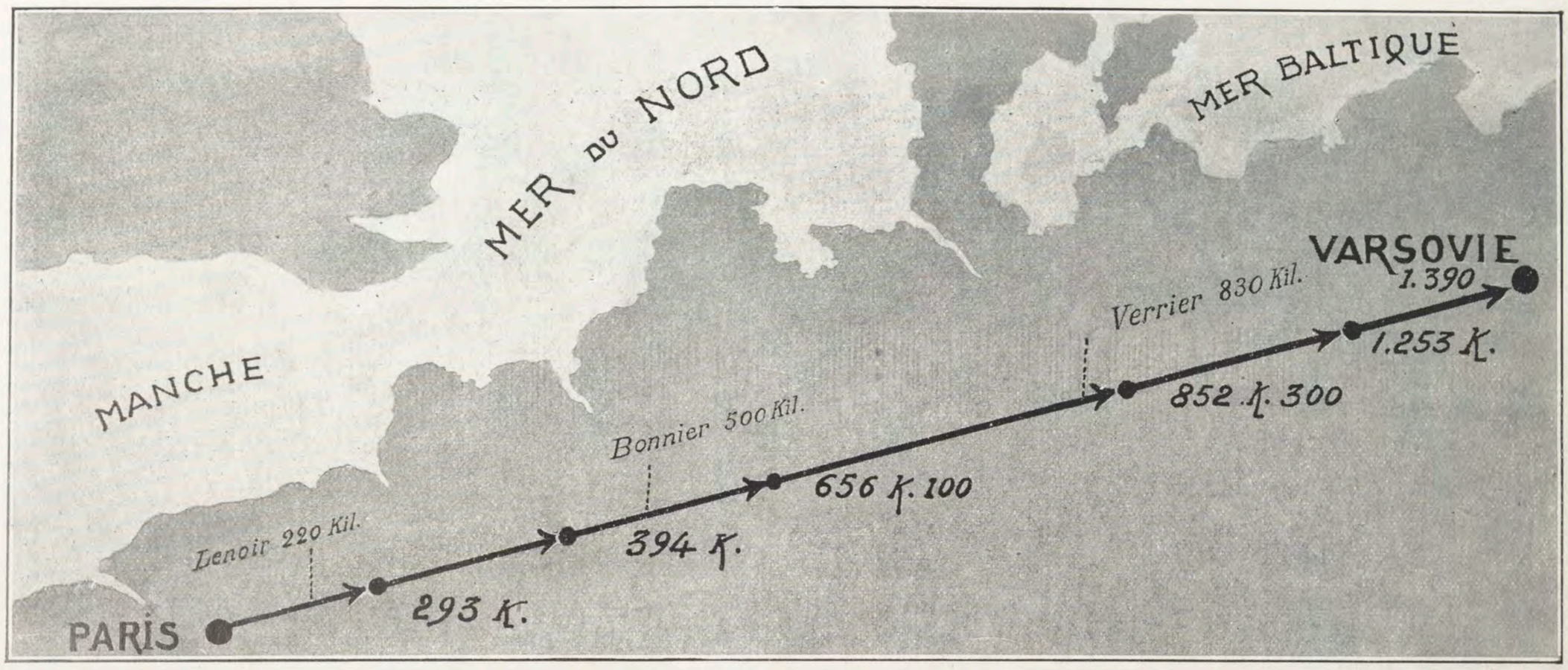
(Clichés de notre envoyé spécial.)

ARRIVÉE

second, de Bordeaux- (Bicyclette Alcyon, Soly.)

PAUL DEMAN TOUT SEUL EN TÊTE A BUC

Un coup de théâtre se produisait après Limours, Deman parvenait avec un seul entraîneur Verschoore, à rejoindre Buysse et Vanhouwaert. Il les laissait sur place avant qu'ils ne soient revenus de leur étonnement, se sauvant à toutes pédales vers Paris. Il augmentait son avance en montant la côte de Picardie à l'emballage, et arrivait premier au Parc des Princes. (Bicyclette Labor, pneus Soly.)



LES AVIATEURS, MAL PROTÉGÉS, DEVIENDRAIENT-ILS DES ECREVISSES ?

Nous donnons une comparaison entre l'ancienne coupe Pommery qui se disputait entre le lever et le coucher du soleil et la nouvelle qui se court sur 36 heures, en ligne droite, pour 10.000 francs seulement. Alors que Brindejonc avait fait 1.362 kilomètres, Verrier en a volé 830, car il a estimé qu'un prix aussi minime ne méritait pas davantage.

ON DÉCOURAGE

PAR JACQUES

La façon dont a été disputée la dernière coupe Pommery, premier semestre du nouveau règlement, serait vraiment risible si elle n'était pas lamentable.

La nouvelle formule autorise un vol de 36 heures en ligne droite, au lieu d'une envolée entre le lever et le coucher du soleil ; c'est dire l'effort imposé, et la prime allouée au vainqueur est seulement de 10.000 francs. Comme les Allemands doivent sourire ! Aussi nous allons voir les surprises réservées par le match aérien entre les trois concurrents : Lenoir est allé de Paris à Tours, 220 kilomètres, soit 73 kilomètres de moins que Védrines lorsqu'il gagna la première prime par 293 kilomètres, au début de 1911 ! Bonnier vola en deux jours de Paris à Bordeaux, 500 kilomètres, ce qui ne lui aurait pas fait remporter la troisième prime, du début de 1912, qui revint à Bedel par 656 km. 100, enfin Verrier, se rendant de Paris à Genthin (Allemagne), totalisa 830 kilomètres, soit 22 km. 300 de moins que Daucourt, vainqueur de la quatrième prime, terminée en octobre 1912, qu'il gagna par 852 km. 300 !

Serions-nous en retard de 3 et 4 ans? Non, ne le croyez pas et ne vous moquez pas des voyages de Verrier et Bonnier. C'est au contraire de leur côté que doivent aller les rieurs. Ils ont simplement estimé que pour 10 000 francs ils n'avaient pas à se fatiguer outre mesure et la chose aurait encore été plus comique si le vainqueur n'avait pas effectué plus de 50 à 80 kilomètres. La leçon aurait été plus cinglante !

Nous établirons d'abord ce théorème : « Un voyage de 36 heures en ligne droite pour un prix de 10.000 francs excède forcément le montant de la prime unique qui récompense le vainqueur. » Peut-être cette déclaration n'a-t-elle pas convaincu suffisamment nos lecteurs. C'est pourquoi nous avons établi exactement le budget possible des concurrents pour une épreuve de cette envergure. Ce budget, je l'ai élaboré avec la collaboration de plusieurs constructeurs et aviateurs aussi célèbres que sérieux. Il représente le minimum de frais possible. Il devrait en effet être singulièrement augmenté s'il fallait évaluer la casse, l'amortissement de l'appareil et les diverses dépenses qu'on ne saurait prévoir. Il est de plus entendu qu'il s'agit dans notre exemple d'un pilote de valeur conduisant un bon appareil et se sachant talonné par des rivaux de classe. Soyez en effet convaincu que Pierre Verrier et Marc Bonnier ont plutôt voulu faire une démonstration qu'accomplir un exploit. Tous deux par leurs multiples raids réussis par l'un sur Farman-Gnôme et par l'autre sur Nieuport-Gnôme, tels le rallye aérien pour Verrier et Paris-Le Caire avec passager pour Bonnier, ont prouvé qu'ils

PIERRE VERRIER

Vainqueur, sur biplan Farman, moteur Gnôme, *de la nouvelle coupe Pommery, par un raid de 830 km.*

LES AVIATEURS

MORTANE.

possédaient toute la qualité nécessaire pour nous stupéfier à nouveau autant comme aviateurs que sous le rapport des appareils.

On peut admettre qu'en 36 heures, le vainqueur fera au moins 25 heures de vol effectif, parcourant ainsi 3.000 kilomètres en ligne droite, ce qui représente pour le retour en chemin de fer, un minimum de 4.000 kilomètres. Et nous devons être en-dessous de la vérité en nous rappelant que l'Allemand Victor Stœffler en 24 heures a accompli 22 heures de vol et couvert 2.250 kilomètres,

Nous obtenons dans ces conditions le budget suivant qui n'est pas très encourageant :

	Francs
Droit d'engagement	300
Vérification de l'appareil et du moteur, nettoyage, réglage	200
25 heures d'essence, 25 heures d'huile	800
3 mécaniciens envoyés en ravitaillement à 800, 1.500 et 2.200 kilomètres	1.500
Télégrammes, formalités administratives, frais divers.	150
Démontage, emballage, expédition de l'appareil au retour	200
Achat d'une caisse pour le retour	500
Frais de retour de l'appareil (4.000 km. à 0 fr. 80)	3.200
Frais de course : 2 jours de course, sur le point d'atterrissage pour les formalités et l'expédition de l'appareil, 4 jours de retour en chemin de fer	600
Retour en chemin de fer de l'aviateur	800
Remise en état de l'appareil et du moteur après la course et les 15 jours de wagon	2.000
Total.... Fr.	10.250

Pauvres pilotes ! N'aurait-il pas été plus équitable de n'offrir qu'une prime par an, mais de 20.000 francs et de décider que le parcours en ligne droite de l'ancienne Coupe Pommery serait remplacé par un trajet en étoile par exemple, ou autour de la France. Les frais auraient été moindres et la tâche des concurrents tout aussi pénible. Mais non, on veut faire de plus en plus grand sans se soucier des seuls intéressés intéressants ; les pilotes et les constructeurs. Et c'est ainsi que notre aviation se meurt tout en ayant l'air d'être presque protégée. Où sont les mécènes d'antan?

Je sais bien qu'il est une autre épreuve qui, dotée de 20.000 francs, se court sur le Tour de France et exige une vitesse commerciale de 30 kilomètres à l'heure, ce qui semble peu au profane, mais est en réalité fantastique et difficilement réalisable. Jusque-là tout serait bien à la rigueur, cependant il y a un « mais ». Cette coupe peut être également disputée par les Allemands sur un parcours établi en Allemagne, parcours qui sera presque sûrement plus facile que l'itinéraire français. Est-ce là la protection des aviateurs français? Ne serait-il pas plus juste de dire que nous travaillons pour le roi de Prusse?

JACQUES MORTANE.

PAUL DEMAN

Gagnant du vingt-quatrième Bordeaux-Paris.

Supplément au numéro 818 de la *Vie au Grand Air*.

LA MÉTHODE RESPIRATOIRE

PAR LE PROFESSEUR BOYESEN

Le professeur Boyesen vient de publier, à la librairie Pierre Lafitte et Cie, un ouvrage très intéressant intitulé: « Ma méthode respiratoire de gymnastique suédoise ». Nous en publions l'extrait suivant :

ENFERMÉ dans des vaisseaux (artères, capillaires et veines), ayant comme point central le cœur, le sang est, par la moitié gauche de cet organe, expulsé avec force dans l'artère aorte, dont il parcourt les ramifications de plus en plus nombreuses, au fur et à mesure qu'on s'éloigne du cœur.

Ces ramifications forment, dans l'intérieur des tissus, des systèmes d'innombrables petits vaisseaux microscopiques (capillaires) qui enlacent les cellules.

C'est à travers les parois des capillaires que se font les échanges entre le sang et les tissus ! C'est ici que se fait la véritable respiration vitale, celle de la cellule !

Le sang artériel, riche en oxygène, céde aux tissus ce gaz et les aliments nutritifs qu'il contient, tout en se chargeant des déchets.

Par ces actes, il perd la couleur d'un beau rouge et devient plus foncé, presque noir, — il forme ainsi le sang veineux qui pénètre alors dans les veinules qui continuent les capillaires.

Ces veinules forment le commencement du système veineux, c'est-à-dire des voies de retour du sang vers le cœur ; ces petits vaisseaux deviennent, en allant vers le cœur, de moins en moins nombreux et d'un calibre de plus en plus grand.

Ainsi le sang veineux des jambes et des organes abdominaux arrive finalement dans une seule grande veine (veine cave inférieure) qui s'ouvre dans la partie supérieure de la moitié droite du cœur. Ici arrive encore le sang veineux de la tête (cerveau, etc.) des bras et d'une partie du thorax, et cela par une seule veine descendante (veine cave supérieure) beaucoup plus courte que l'autre.

De cette partie supérieure, le sang veineux entre dans la partie inférieure du côté droit du cœur, d'où il est chassé par des contractions qui le lancent dans une grande artère (dite pulmonaire) laquelle se bifurque bientôt pour pénétrer dans les deux poumons.

A l'intérieur de ceux-ci se forme un système capillaire qui, par ses mailles innombrables, entoure de très petites cavités des voies respiratoires (les alvéoles).

Quand nous inspirons, la capacité (l'ampleur) de la cage thoracique augmente, et les poumons, et par suite les alvéoles, suivent le mouvement : l'air de l'extérieur est aspiré.

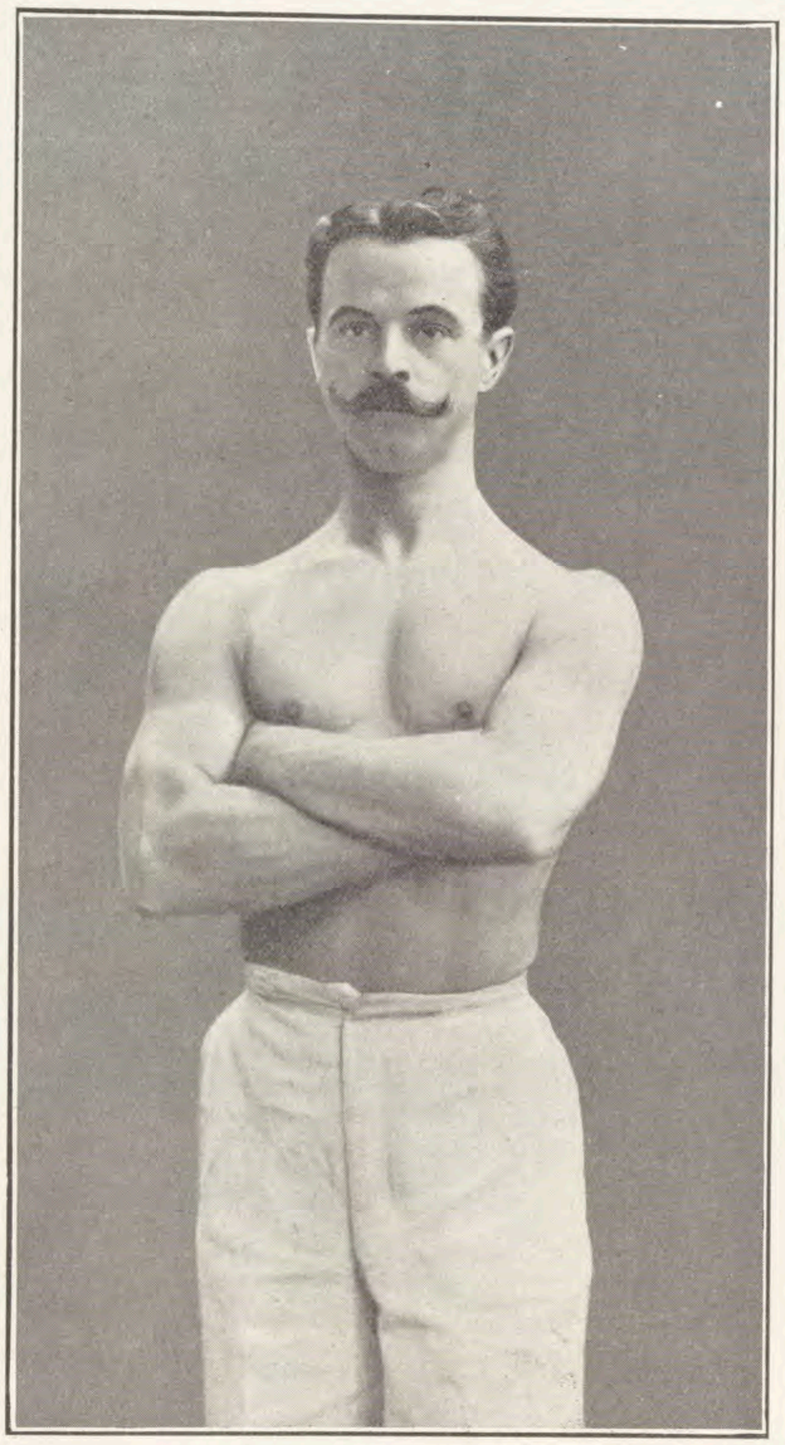
En suivant les bronches et leurs ramifications, il arrive dans les innombrables alvéoles.

C'est à travers la membrane très mince de celles-ci que le sang se charge de l'oxygène de l'air, et lui cède surtout l'acide carbonique, qui, par l'expiration (diminution des poumons) est chassé au dehors.

Par cet échange gazeux, le sang redevient d'un beau rouge (sang artériel) et s'écoule par des veines (veines pulmonaires), lesquelles aboutissent dans la partie supérieure gauche du cœur.

Puis il arrive de nouveau, riche en oxygène (par l'échange gazeux qui vient de se faire au niveau des alvéoles des poumons) et chargé d'éléments nutritifs. à son point de départ, d'où il est de nouveau lancé dans l'aorte et ses ramifications d'où il retourne aux tissus et ainsi de suite.

Il nous reste à savoir comment les éléments nutritifs sont entrés dans le torrent circulatoire.



LE PROFESSEUR BOYESEN

Le professeur Boyesen, auteur de " Ma méthode respiratoire de gymnastique suédoise ", qui vient d'être publié à la librairie Pierre Lafitte et Cie.

Les aliments, après avoir subi dans l'intestin grêle les différentes transformations que nous connaissons déjà (digestion) sont absorbés par le système capillaire répandu dans les parois de l'intestin. Puis, ils arrivent avec le courant sanguin de ces capillaires dans les veines intestinales, lesquelles s'unissent petit à petit pour former un tronc veineux (la veine porte), qui entre dans le foie. où il donne naissance à un système capillaire, entre les mailles duquel se trouvent les cellules hépatiques.

Indépendamment des transformations que subissent au niveau de ces cellules les matières albuminoïdes et hydrocarbonées, le foie remplit encore d'autres fonctions parmi lesquelles nous citerons la destruction des déchets nuisibles (arsenic, cuivre, etc...) entrés dans le sang par l'absorption intestinale.

Le sang qui quitte le foie par les veines hépatiques est donc très pur (le plus pur de l'organisme) et chargé de principes nutritifs. Ces veines se jettent dans la grande veine montante, et ainsi les éléments nutritifs entrent dans le courant sanguin général, auquel il ne manque maintenant que l'oxygène qu'il va chercher dans les poumons, etc...

Voilà quelques notions sommaires sur la nutrition des tissus et le mouvement du sang.

Il nous reste maintenant à dire quelques mots sur lc cœur et sur les forces qui l'aident dans son travail.

Le cœur est un muscle qui se contracte et relâche, non pas dans toute sa masse à la fois, mais d'abord et simultanément par ses deux parties supérieures dont les contractions sont assez faibles, car elles ont seulement pour but d'envoyer le sang dans les deux parties situées immédiatement au-dessous.

Puis viennent les contractions simultanées de ces dernières. Elles ont à donner au sang une impulsion plus forte, ayant à vaincre les résistances de l'aorte et de l'artère pulmonaire ainsi que celles de leurs ramifications ; aussi leur musculature, surtout celle de gauche, est-elle plus forte.

Ces contractions et relâchements du cœur sont donc les causes principales du mouvement du sang.

Mais le cœur, comme tout muscle, se fatigue ; il a besoin d'être aidé et soulagé dans ses efforts...

La nature, toujours prévoyante, y a pourvu de différentes manières, dont la plus importante est l'élasticité et la contractibilité qu'elle a données aux vaisseaux sanguins, et surtout aux artères.

Le sang est expulsé avec force dans l'artère (aorte et pulmonaire) dont les parties les plus proches du cœur se dilatent sous la pression.

Puis, la contraction du cœur étant suivie d'un relâchement (repos), la pression contre la paroi de l'artère devient moins forte, et l'artère reprend, grâce à sa contractibilité son calibre normal, en vidant son surplus dans la partie qui la continue, et qui se dilate à son tour, etc... (c'est en vertu de ce phénomène qu'ont lieu les pulsations radiales, temporales et autres).

De cette façon, la pression sanguine se propage jusque dans les capillaires où elle est cependant beaucoup moins forte : le sang subit un frottement contre les parois des vaisseaux et perd ainsi pendant sa route peu à peu la vitesse initiale que lui donne le cœur. Mais, comme dans la réalité, rien ne se perd, ce frottement, qui produit un ralentissement de la vitesse du sang, se transforme en chaleur.

Le sang, ainsi que les parois des vaisseaux s'échauffent et contribuent à maintenir la chaleur vitale.

Après cette petite évasion explicative, revenons aux capillaires. Ces vaisseaux additionnés ont un diamètre beaucoup plus grand que celui des artères; le sang y arrive comme dans un lac qu'il doit remplir avant de continuer son courant du côté opposé; il coule donc plus lentement à travers ce lac capillaire, et pour ces deux raisons : frottement contre les parois des vaisseaux, espace plus grand des capillaires.

Ce ralentissement du courant sanguin dans les systèmes capillaires est d'une grande importance pour l'accomplissement des phénomènes qui s'y passent.

Dans les veines, la pression sanguine devient nulle et leur contenu revient au cœur sous l'influence d'autres forces que celles produites par les contractions cardiaques.

Une de ces forces est l'inspiration occasionnée par le vide relatif qui se fait dans le cœur aussitôt que le sang est lancé dans les artères ; le cœur agit ici comme une pompe aspirante, alors qu'il agit comme une pompe foulante pour envoyer le sang dans les artères. Une autre force agissant puissamment est :

L'inspiration, qui correspond à l'augmentation de volume des poumons et dont nous connaissons déjà l'effet sur la nutrition générale des tissus.

Mais cette augmentation de volume exerce encore une action aspirante sur tous les vaisseaux contenus dans la cavité thoracique, et cette action s'exerce en arrière sur les grandes veines caves supérieure et inférieure.

Plus l'inspiration est profonde, plus cette action aspirante est accrue ; mais elle aide encore d'une autre manière le retour du sang vers le cœur : c'est par le jeu du diaphragme. Le diaphragme est un muscle, s'étendant entre la cavité thoracique (poumons et cœur) d'un côté et l'abdomen (foie, estomac, reins, intestins, etc.) de l'autre. Par son bord il se fixe sur les parties inférieures du thorax (côtes, colonne vertébrale, sternum, etc.). Son sommet est situé, non pas dans le plan de la base. mais au-dessus, de sorte qu'il forme un cône dont les mouvements suivent ceux des côtes.

Quand nous inspirons, la circonférence de la base s'élargit et le sommet s'abaisse en refoulant les organes au-dessous de lui, la cavité abdominale diminue, et la pression y augmente; — cette pression s'exerce surtout sur les veines abdominales qui ont une pression intérieure à peu près nulle. Le sang veineux est donc obligé de progresser.

Ici encore, la nature a été prévoyante en mettant à l'intérieur des veines des sortes de portes qui ne s'ouvrent que du côté du cœur, permettant ainsi au sang de prendre les voies de retour, mais se fermant si, par hasard, il cherchait à rétrograder. Il est donc finalement déversé dans la veine cave montante où la circulation s'active.

Par l'expiration, au contraire, le diaphragme se redresse et reprend sa position antérieure. La cavité abdominale est ainsi augmentée en hauteur, mais en même temps, plusieurs muscles (expirateurs) se contractent, en exerçant sur elle, d'avant en arrière, une pression qui diminue son volume dans cette direction. L'augmentation en hauteur est ainsi un peu neutralisée et l'heureux effet de l'inspiration n'est pas trop contrarié.

Professeur BOYESEN.

NOTRE NUMÉRO DOUBLE SUR LE TENNIS PARAITRA SAMEDI PROCHAIN.

Voici le sommaire de ce numéro sensationnel dont la rédaction a été confiée aux plus célèbres compétences :

QUEL EST L'ADVERSAIRE QUE VOUS AVEZ LE PLUS REDOUTÉ ? (enquête auprès des champions).

COURAGE ET RÉFLEXION, par Max Decugis

L'ÉVOLUTION DU TENNIS, par Henry Wallet.

L'INFLUENCE DES QUALITÉS ATHLÉTIQUES, par A.-F. Wilding.

PATIENCE ET RÉGULARITÉ, par O. Froitzheim.

UNE BALLE OU DEUX ? par Jacques Quellennec.

LA FINESSE DANS LE JEU DE TENNIS, par Germot.

LE TENNIS, SPORT FAVORI DE LA JEUNE FILLE, par Mlle Marguerite Broquedis.

LE JEU DE FOND ET LE JEU DE VOLÉE, par Gobert.

L'INSTALLATION DE COURTS, LA FORMATION DE CLUBS, par Mlle Ad. Masson.

Trois doubles pages et de splendides photographies illustreront ce superbe numéro qui paraîtra sous une couverture en deux couleurs du maître dessinateur Sems.

Comme les précédents ce numéro double sera vendu 1 franc.

NOTRE HORS-TEXTE

Nous avons consacré notre hors-texte de cette semaine à Paul Deman, l'extraordinaire routier belge vainqueur de la catégorie des isolés dans le tour de France 1911, troisième du tour de Belgique de cette année et héros du 24e Bordeaux-Paris. qui s'est disputé dimanche.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Les gaietés de l'éducation physique

Quelle belle chose que l'éducation physique ! Mais qu'il est des moments où l'on voudrait voir cette invention-là à tous les diables ! Jadis, dans les immeubles parisiens sévissait seule l'innocente enfant bien douée « qui travaillait son piano ». Ah ! la Prière d'une Vierge ! *Aujourd'hui c'est un autre genre d'obsession : la Culture Physique ! Tout à la culture physique ! Quel cauchemar ! Au-dessus de moi habite une honorable famille : le père, la mère, trois garçons et deux filles, également acharnés à faire de l'athlétisme en chambre. Il est vrai que le petit dernier, un individu de onze mois, s'en tient à la gymnastique pulmonaire de son âge ; il braille du matin au soir. Mais les autres ! A 6 h. 1/2 du matin, ça commence. L'aîné des fils, imbu de la doctrine des manuels bien pensants, développe ses muscles avec les petits haltères, et comme il aime beaucoup les abandonner aux lois de la pesanteur, c'est, au-dessus de ma pauvre tête, une succession de coups de tonnerre qui n'en finit pas, car quand l'un a terminé sa petite partie de plaisir, l'autre commence ; toute la smala y passe. Le second produit de la maisonnée fait des exercices de plancher ; le père, qui veut maigrir, imite son fils, les jeunes filles travaillent les mouvements d'assouplissement accompagnés de petits sauts sur place. Le plancher, fatigué de supporter toute cette activité gymnique, demande grâce. Mon plafond gémit et prend des dénivellations inquiétantes. Et le soir, avant le dîner, ça recommence ! Mais l'après-midi direz-vous ? L'après-midi il y a la mère ! ! Après avoir donné trois défenseurs au pays et deux filles destinées, sans nul doute, à suivre ce patriotique exemple, on pourrait croire que la brave femme aspire à se reposer. Ce serait son droit ; elle n'en use pas. Dans la journée, soucieuse de désépaissir ses hanches respectables, l'honnête dame s'acharne à un footing interminable au-dessus de ma tête ; après quoi, pour faire travailler le « segment supérieur » elle chambarde tout le mobilier.*

A l'étage en dessous, c'est autre chose. Le gosse qui gîte là n'a laissé de répit à sa mère qu'elle ne lui ait permis de s'enrôler, dans les « boys scouts ». Et comme il aime l'éclat des cuivres, cet amour, il s'est embauché clairon. Le jeudi toute la journée, et le soir après l'école, en avant la fanfare !

Impossible de s'aventurer sans danger dans l'escalier, où règne en permanence le ménage des deux citoyens du cinquième qui, tête baissée, le nez sur les marches, grimpent à des allures vertigineuses pour battre sans cesse leur record, tandis que le moutard du sixième, féru d'équitation, dégringole du haut en bas à cheval sur la rampe. En face, fenêtres ouvertes, toute une famille assouplit ses articulations par une mimique à mains libres, monotone, obsédante. Et ce n'est pas tout. Un docteur habite le second. Je croyais naïvement, jusqu'ici, qu'il appartenait à cet éminent praticien de soigner l'humanité souffrante et, tout naturellement, les échantillons d'icelle, habitant à sa porte. Erreur. Sous prétexte que je commets quelques lignes, vagues et anonymes, dans des publications sportives, c'est moi le sauveur. Ma concierge, dont le fils éclos on ne sait dans quelle arrière-boutique inaérée, obscure, et malodorante, est toujours malade, m'arrête au passage pour me demander s'il doit faire de l'exercice, comme ces messieurs du quatrième. Et je conseille l'exercice, qu'est-ce que je risque !

Alors, le soir, en rentrant, je l'aperçois, lui aussi, agitant furieusement la maigreur pénible de ses bras, et obstiné à l'ironie douloureuse de vouloir bomber sa poitrine en cuvette.

Ah ! la tarentule de l'éducation physique !

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Petites municipalités

Les mesures contre les automobiles

Allons, voilà que ça recommence ! Octroi, gendarmerie, conseillers municipaux semblent s'être donné le mot pour rouvrir l'ère des taquineries, des vexations, des coups d'épingles, des bêtises. A vrai dire ça n'a jamais cessé ; mais il y a, depuis quelque temps, une notable recrudescence.

C'est, nous dit-on, d'une part, la municipalité de Neuilly qui, pour couvrir les frais de la réfection de ses voies, pavage ou bitume, a chargé sa police de multiplier les contraventions.

Pour une raison sans doute analogue, alimenter sa caisse, la commune de Clermont-sur-Oise a cru bon et logique de profiter de notre dernier rallye automobile, Paris-Amiens. Elle a mobilisé sa gendarmerie, sa police municipale, ses gardes champêtres ; elle en a jalonné la traversée de sa ville, et les trente et quelques concurrents qui prenaient part au rallye ont récolté au passage un ou plusieurs procès-verbaux, car on en dressait à la même voiture, aussi bien à l'entrée du pays qu'à la sortie; et des contraventions au vol, sournoisement, sans un avertissement, sans un signe. Notez que le règlement de notre rallye que tout le monde connaît, que le ministère de l'intérieur a autorisé, notez que ce règlement oblige les concurrents à aller lentement, à rester dans la limite des vitesses légales. Alors à quoi bon? punis pour punis, marchons à toute allure.

Il est vraiment malheureux, en pays civilisé, de voir maintenir, tolérer, encourager peut-être ce mode de contravention contre lequel on se trouve sans arme, puisque sans témoin, et en présence d'accusateurs patentés à qui le juge donne toujours raison. Nous avons adressé au préfet du département une plainte collective au nom de tous nos concurrents victimes de cet abus de pouvoir ; naturellement, défendant son administration, le Préfet donne raison à ses salariés ; mais nous savons que plus d'un des accusés, fort de sa conscience, élèvera la voix dans le prétoire et défendra jusqu'au bout la cause qu'il croit juste et qui l'est.

Tous ceux qui traversent, chaque jour, cette ville en consultent-ils les édiles? Trente et quelques touristes y ont passé dans l'espace d'une heure ni plus ni moins vite que ceux qui se promènent journellement, mais les journaux les avaient annoncés, et du coup, ces trente voitures que personne n'eût remarquées en temps ordinaire, sont devenues des monstres de vitesse, d'effrayants bolides pour les gendarmes clermontais. Triste mentalité que la leur ! Nous espérons qu'on leur demandera d'exhiber les chronomètres qui leur ont permis de calculer les vitesses réalisées dans Clermont. Et, s'il y a des juges ce jour là, les gendarmes en seront pour leur courte honte et la trésorerie de l'endroit n'aura pas à ouvrir ses coffres.

Croyez-vous, d'ailleurs, que Neuilly et Clermont sont les seules villes où règnent pareilles mentalités? Paris, capitale et cerveau de la France, se devait de faire plus fort. Un de ces édiles, un certain M. Billard, a pensé qu'on pourrait imaginer quelque truc plus ou moins ingénieux qui signalerait automatiquement les vitesses trop grandes : un petit drapeau qui se lèverait subitement, un organe subtil qui bloquerait les freins, ou bien encore, bien plus malin que tout cela, une pointe acérée qui perforerait d'un coup les quatre pneumatiques. Voilà qui immobiliserait sérieusement le véhicule emballé tout en faisant un bruit suffisant pour attirer tous les sergents de ville du quartier. Ah ! le bon Billard que nous avons là ! Mieux vaut en rire n'est-ce pas ? Nous avons encore mieux.

Antibes ! Connaissez-vous Antibes, Antipolis, la coquette ville des Alpes-Maritimes qui baigne ses murs, — ce qui lui en reste, — dans la baie des Anges et qui a pour maire M. Chancel. Eh bien, Antibes a la folie des grandeurs. Dans ses remparts, elle était grande comme un mouchoir de poche ; elle a déchiré sa ceinture ; elle en a rasé la moitié et, du coup, elle a porté ses octrois à sept kilomètres de distance ; le mouchoir de poche est devenu drap de lit. Et l'octroi a voulu se mettre à la hauteur. Il a dit aux automobiles : vous ne passerez pas sans payer quinze centimes, ce qui n'en vaut qu'un ou deux. Et elle a arrêté, l'autre jour, le Président de la République qui se promenait, et elle lui a fait payer ses trois sous, et la voiture qui l'accompagnait a dû payer aussi. Ah ! mais, quand vous seriez le petit Caporal, vous ne passerez pas. Nous, à Antibes, nous sommes comme ça, et pas autrement.

Que l'automobile vous abandonne, vous évite pendant quelques semaines seulement et vous verrez vos administrés eux-mêmes se lever contre vous. Vous faites les arrogants, vous vous croyez superbes, vous n'êtes que petits.

PAUL MEYAN.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

Le Rallye du Sud-Ouest

Ce rallye qui devait avoir lieu le 24 mai et qui réunissait à Bergerac, les membres de l'Automobile Club de Bordeaux, est remis à plus tard, sur la demande du comité de cette dernière société.

Le Rallye de l'Ouest

(31 mai)

C'est le 31 mai, qu'aura lieu le rallye de l'Ouest dont nous avons donné le règlement la semaine dernière et qui comporte sept itinéraires différents partant du Mans, d'Angers, de Nogent-le-Rotrou, de Chartres, de Blois et de Vierzon convergeant tous sur Tours.

A l'issue du déjeuner qui suivra l'arrivée des concurrents du rallye, aura lieu sur la place de la gare un gymkana automobile, comportant sept figures différentes : les quilles, les anneaux, la boîte aux lettres, la gamelle de confetti, la bascule en équilibre, le verre d'eau, les bouquets.

Les engagements pour ce gymkana sont reçus gratuitement dans les bureaux de l'Automobile Club de l'Ouest au Mans, place de la République, à Paris, 218 *bis*, boulevard Pereire et dans les bureaux de la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 10 MAI AU 17 MAI

CYCLISME

DIMANCHE 17 MAI. — *Bordeaux-Paris.* — 1er Deman, en 21 h. 11 m. 35 s. ; 2e Buysse en 21 h. 15 m. 56 s ; 3e Vanhouvaert, en 21 h. 27 m. 29 s. ; 4e Trousselier, en 21 h. 27 m. 29 s ; 5e Emile Georget, en 21 h. 35 m. 6 s. ; 6e Faber, en 21 h. 35 m. 34 s. ; 7e Cru pelandt ; 8e Luguet ; 9e Mottiat ; 10e Leonard ; 11e Kirckam ; 12e Spiessens ; 13e Harquet ; 14e Deloffre.

BOXE

SAMEDI 16 MAI. — Au Wonderland. — Criqui bat Abe Mantell aux points en 20 rounds.

FOOTBALL-ASSOCIATION

DIMANCHE 17 MAI, — Saint-Ouen. — Le Red Star A. C. bat l'U. S. Suisse par 3 buts à 1.

AVIRON

DIMANCHE 17 MAI. — *Traversée de Paris à l'aviron.* — Quatre rameurs. — *Société nautique de la Marne* (Cremnitz, Fleutiaux, Bellen, Rustan ; barreur Poix) en 40 m. 8 s.

Huit rameurs. — *Société nautique de la Marne.* — (Briday, Vilbois, P. Charles, Decrombecque, Hindamiau, Ducluzeau, Puth, Wiehr ; barreur, Soulié, en 36 m. 12 s.

HIPPISME

JEUDI 14 MAI. — Bois de Boulogne. — *Prix la Force* (40.000 francs, 2.200 mètres) : 1. Ecouen (Sharpe) à M. Y. Bingham ; 2. Dorrit ; 3. Mon Petiot. P. M : gag. : 23 fr. 50 ; pl. 13 francs. 17 francs, 15 fr. 50.

Prix de Longchamp (20.000 francs, 2.400 mètres) : 1. Nestor III (Allemand) à M. J. des Forts ; 2. Lilium ; 3. Démon. P. M. gag. ; 275 francs ; pl. : 95 fr. 50 ; 53 francs ; 25 fr. 50.

VENDREDI 15 MAI. — Maisons-Laffitte. — *Prix Consul* (20.000 francs, 4.000 mètres) : 1. Opott (J. Reiff) au baron Gourgaud ; 2. Annibal, P. M. gag : 10 fr. 50.

DIMANCHE 17 MAI. — Bois de Boulogne. — *Poule d'essai des Pouliches* (30.000 francs, 1.600 mètres) : 1. Diavolezza (Doumen) au baron M. de Rothschild ; 2. Porte Close ; 3. Maëstria. P. M. gag. : 107 francs ; pl. 28 francs ; 32 fr. 50 ; 40 francs.

Poule d'essai des Poulains (30.000 francs, 1.600 mètres : 1. Listman (M. Barat) à M. Olry-Rœderer : 2. La Farina ; 3. Golden Sirup. P. M. gag. : 286 francs. Pl. 72 francs ; 35 fr. 50 ; 130 francs.

Prix Raimbow (20.000 francs, 5.000 mètres) : 1. Orsonville (J. Reiff) au baron Gourgaud ; 2. Romagny. P. M. gag. : 61 francs ; pl. : 24 fr. 50 ; 19 francs.

POURQUOI LES CAVALIERS SONT PLUS FATIGUÉS QUE LEUR MONTURE APRÈS UN RAID HIPPIQUE

Il y a de moins en moins de déchet dans les raids hippiques. Dans Biarritz-Paris, sur soixante-sept chevaux qui prirent le départ, quarante terminèrent. Mais les cavaliers qui font jusqu'à 35 kilomètres par jour à pied sont, à l'arrivée, beaucoup plus déprimés que leur monture.

L'ENDURANCE DES CAVALIERS

PAR LE DOCTEUR SUDAKA

Jusqu'a présent en matière de sport hippique et même lorsqu'il s'agissait de courses de résistance, on ne s'est presque exclusivement occupé que du cheval ; on l'a pesé, mesuré, on a pris sa température, compté ses pulsations, etc. Toutes les mesures ont été prises pour lui éviter tout surmenage, toute fatigue, et éviter tout accident. Certains groupements même se sont émus en apprenant les conditions sévères des derniers Raids, et ont protesté contre le surcroît de travail qu'on allait imposer à la plus noble conquête de l'homme.

Quant au facteur le plus important de l'épreuve, le cavalier, nul ne s'en est soucié ; aucun examen officiel du cavalier n'a été fait, surtout au départ, afin d'éliminer ceux dont l'état physique, dont la condition n'eût pas été suffisante pour affronter une épreuve de ce genre. Il n'existe malheureusement pas de *Société Protectrice des hommes* qui eût put soulever des objections et protester contre les fatigues qu'allaient subir les concurrents. Hâtons-nous de dire que ces craintes eurent été vaines, car, à part quelques troubles d'ordre psychique comme nous le verrons plus loin, l'unanimité des cavaliers — au cours des raids de 1913 et 1914 qui furent l'un de 750 et l'autre de 1100 kilomètres, — s'est comportée d'une façon admirable, et que tous n'ont à aucun moment présenté le moindre symptôme de défaillance physique.

Il m'a semblé intéressant de voir comment les concurrents se comporteraient au point de vue physiologique, et s'ils possédaient bien toute l'endurance nécessaire pour accomplir une pareille épreuve sans dommages physiques.

J'aurai voulu les examiner tous, tant au départ qu'à l'arrivée, mais on se rend compte de l'impossibilité matérielle d'une pareille tâche, d'autant que cet examen n'avait rien d'officiel et que c'est par pure amabilité que certains concurrents ont consenti à me laisser scruter leur anatomie et leur physiologie.

En 1913, j'ai pris l'observation de six officiers au départ, malheureusement par suite d'accidents survenus à leurs chevaux, deux ont été obligés d'abandonner en cours de route ; j'ai cru devoir pour compléter mes notes examiner à l'arrivée le vainqueur de l'épreuve et aussi le plus âgé des officiers. Les conclusions tirées de ces examens ont été confirmées par les observations prises cette année. Cette fois-ci neuf concurrents furent examinés au départ, trois s'arrêtèrent en route, et je pus ainsi avoir les observations complètes de six cavaliers et parmi elles, celle du vainqueur le capitaine de Berterèche. Etant donné le caractère sportif de la *Vie au Grand Air*, je passerai sous silence ces observations et je ne donnerai que les conclusions qui en découlent.

Les sujets de ces observations ont été pesés, mesurés, leur tension artérielle a été notée, enfin leurs urines ont été analysées. Les examens furent faits la veille du départ et 24 ou 48 heures après l'arrivée. Je n'ai pas cru devoir faire cet examen immédiatement après l'arrivée, car au point de vue tension artérielle et pouls j'aurai obtenu des résultats effarants, il valait mieux à mon avis laisser reposer pendant quelques temps les cavaliers afin d'avoir des données normales.

Le *poids* n'a pas diminué dans de fortes proportions comme on pourrait être porté à le croire, il a augmenté même chez quelques-uns ; en 1913 j'ai noté une augmentation de 2 kgr. 400 chez l'un d'eux. Cette augmentation semble due à ce que ce concurrent, qui mène une vie plutôt sédentaire, a fait pendant l'épreuve un entraînement de son système musculaire qui a eu pour résultat d'en augmenter le volume et par conséquent le poids. Cette année, j'ai constaté un accroissement de 900 grammes et 700 grammes chez deux des sujets examinés, ces deux officiers ont aussi fortement développé leurs muscles.

Les deux poids lourds du Raid ont perdu l'un 520 grammes, l'autre 1150 grammes.

Pour les mêmes raisons, j'ai noté une augmentation sensible de la *circonférence de la cuisse et du mollet* allant de un demi à un centimètre et demi. De même la *force musculaire* mesurée au dynamomètre est accrue dans de fortes proportions chez la plupart des sujets examinés ; l'un d'eux faisait de la main droite au départ 39 kilogrammes, tandis qu'à l'arrivée il a pu faire 54 kilogrammes.

Cet entraînement intensif n'a cependant produit aucun surmenage et *l'examen du cœur* fait à l'arrivée n'a révélé chez aucun, la moindre trace de fatigue de cet organe. Tous les cavaliers examinés ont présenté de *l'augmentation de la tension artérielle*, qui d'après nous n'est pas due à l'action cardiaque, mais qui paraît plutôt être causée par le surmenage intellectuel, et par l'accumulation de déchets et de toxines produits par la suractivité musculaire. Les mêmes raisons expliquent l'augmentation de la *fréquence du pouls* constatée chez tous.

Les *analyses d'urine* enfin nous ont permis de faire des remarques des plus intéressantes. D'abord, nous n'avons pas noté de *glycosurie alimentaire* malgré la consommation exagérée de sucre faite par tous les concurrents et malgré la suractivité cérébrale, *pas d'albumine* non plus. En revanche toutes les urines décèlent une forte proportion d'*indican*.

Cette indicanurie peut être produite par l'épuisement nerveux et la présence de déchets organiques en trop grande quantité.

Comme nous venons de le voir, l'organisme n'a en somme pas souffert de l'effort considérable qu'il a dû fournir. Mais d'un autre côté, la tension d'esprit continuelle et le manque de sommeil paraissent avoir fortement éprouvé le cerveau. Ces troubles cérébraux se sont traduits par de l'amnésie, des hallucinations de la vue et de l'ouïe et par une hyperexcitabilité exagérée. Certains ne se rappelaient plus le nom de la ville où ils se trouvaient ni de celle qu'ils venaient de traverser, l'un d'eux même faisait de grossières erreurs d'addition, et soutenait que 50 plus 50 faisaient 75. Les hallucinations se sont produites surtout la nuit ; quelques-uns croyaient à tout moment se trouver en face d'un mur, d'autres ont vu la route se rétrécir brusquement et ont mis pied à terre pour la mesurer, d'autres voyaient constamment devant eux une rivière, un lac, ou croyaient traverser un pont d'une longueur infinie ; d'autres enfin, longeant une voie ferrée, n'entendaient pas le bruit des trains et voyaient ceux-ci se mouvoir dans le sens vertical.

Sur 67 concurrents qui prirent le départ dans Biarritz-Paris, cette année, 40 arrivèrent à Vincennes et si 27 s'arrêtèrent en cours de route, ce fut seulement à cause de l'état de fatigue de leurs chevaux ou par suite d'accidents arrivés à leurs montures.

Le Dr R..., malgré la douleur qu'il ressentait pendant les premiers jours du parcours, fit en moyenne 30 kilomètres à pied par jour. Un autre, le lieutenant M. me montra à Brive sa jambe gauche, je constatais une lymphangite avec œdème considérable de la cheville et du tiers inférieur de la jambe. Il me dit que sa jambe était dans cet état depuis le départ de Toulouse ; malgré mes conseils, il persista, faisant à pied, en boitant bas, 25 kilomètres au moins par jour et arriva malgré cela le 4e à Vincennes. L'an dernier, le lieutenant de C. est arrêté 24 heures à Châteaudun par la maladie de son cheval, le vétérinaire lui permet de continuer, mais pour ne pas fatiguer sa bête, il fait en 32 heures à pied, traînant son cheval par la bride, les 112 kilomètres qui séparent Châteaudun de Versailles, et il souffrait depuis plusieurs mois du déplacement d'un ménisque de l'articulation du genou.

En 1913 aussi, le capitaine de B. reçoit à 36 kilomètres de Biarritz un coup de pied de cheval sur la face antérieure du genou droit ; il continue cependant malgré les vives douleurs qu'il éprouve du fait de l'hydarthrose du genou qui s'est formée après ce traumatisme, fait tout le parcours en ne mettant pied à terre que pour se reposer et arrive à Versailles 16e.

Cette année, le capitaine de B... fait en 48 heures les 400 kilomètres de Limoges à Paris, dormant une heure seulement, et arrive premier à Paris, 35 minutes avant le second. Je pourrai citer de nombreux exemples montrant l'énergie et l'endurance dont ont fait preuve tous nos officiers de complément pendant ces deux Raids.

Docteur Sudaka.

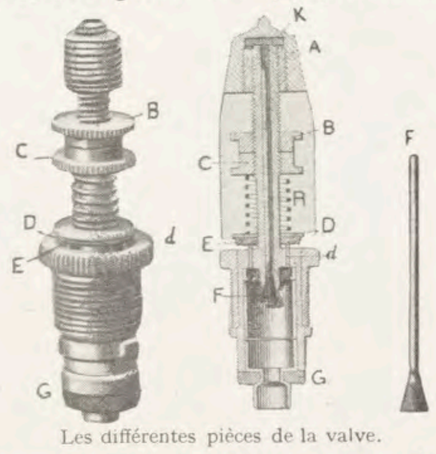
REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE

VALVE A SOUPAPE DE SURETÉ.

— On a coutume de répéter que le Progrès est fait de mille petits riens.

La valve de sûreté ci-dessous est un de ces mille petits riens, mais elle présente, sous sa petitesse, une ingéniosité fort grande qui résulte de tous les détails de sa conception.

Dans l'ensemble, elle est analogue à une valve ordinaire, mais elle comporte une soupape de sûreté minuscule, destinée à empêcher l'éclatement sous l'effet d'une surpression. Cette soupape, d'une étanchéité parfaite, n'est point composée d'un clapet et d'un siège : elle est formée de trois petits évents *d* formant cheminées, sur quoi vient s'appuyer, formant



Les différentes pièces de la valve.

obturateur, une rondelle de caoutchouc *E* maintenue par son disque métallique *D* sous une tension déterminée, réglable à l'aide d'un ressort à boudin *R*.

Tant que la pression est normale, le caoutchouc, pressé étroitement sur l'orifice des petites cheminées, remplit son rôle d'obturateur ; mais dès que la pression augmente, le caoutchouc refoulé laisse échapper l'air, pour reprendre contact avec les cheminées et les obturer dès que la pression a repris son taux normal. En somme, la pastille de caoutchouc ne se déplace pas, l'élasticité propre du caoutchouc entre seule en jeu. Le petit ressort à boudin ne sert qu'à donner à ladite pastille la tension initiale nécessaire qui est obtenue en déplaçant le point d'appui du ressort, constitué par un écrou *C* et son contre-écrou *B*.

Cette valve comporte en outre une coiffe obturatrice étanche très remarquable. En place de la rondelle ordinaire qui s'échappe trop souvent, la coiffe est faite d'une petite pièce découpée dans une lanière *K* spéciale, que l'on introduit dans deux petites fenêtres ménagées dans le chapeau, vers le fond. Ce petit dispositif est infiniment pratique.

Le constructeur établit d'ailleurs des chapeaux pouvant s'appliquer à tous les systèmes.

La valve à soupape peut s'adapter à tous les corps de valve.

BOUCHON AUTOMATIQUE ET INSTANTANÉ.

— Comme les bouchons de réservoir sont appelés à être maniés fréquemment, il est fort intéressant que leur manipulation soit rendue rapide et facile. Or, chacun sait combien les bouchons filetés, surtout lorsqu'ils

Le bouchon de radiateur à fermeture instantanée.

sont de grand diamètre, sont fastidieux pour le serrage et le desserrage.

Le bouchon dont voici la description complète est beaucoup plus pratique.

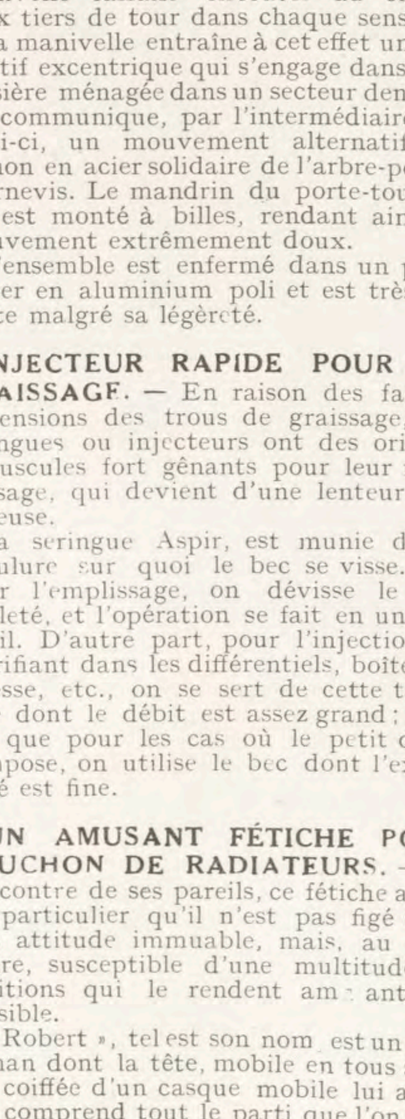
Il comporte un siège (A), fixé sur l'ouverture du réservoir, et dont la tubulure porte trois petits boutons saillants (a) qui s'engagent dans trois encoches (b) ménagées dans le bord rabattu du bouchon (B). Il suffit donc, après avoir engagé les boutons dans les encoches, de faire tourner le bouchon d'un tiers de tour environ pour que le bouchage soit parfait. En effet, on a, en tournant, produit un serrage énergique du chapeau sur le siège grâce à une légère rampe ménagée dans le bord rabattu du chapeau qui, par son élasticité même, forme ressort. La course du chapeau est limitée par une petite butée (c) fixée à l'intérieur.

Le fonctionnement de ce bouchon est certain, à tel point qu'il s'applique aussi bien aux chapeaux de roues qu'aux réservoirs.

RODE-SOUPAPES ALTERNATIF.

— Tout bon chauffeur sait que pour obtenir une étanchéité parfaite des soupapes, on doit, dès que besoin est, procéder à un rodage sérieux. Or, le rodage, pour être bien exécuté, doit être effectué en tournant alternativement dans les deux sens, ce qui est assez délicat et toujours fastidieux.

Voici un petit appareil vraiment pratique qui rend cette opération très facile.



Le mécanisme du rode soupapes alternatif.

Grâce à lui, et bien que l'on agisse toujours dans le même sens sur la manivelle, on obtient un mouvement alternatif très régulier, chaque tour de manivelle faisant exécuter au clapet deux tiers de tour dans chaque sens.

La manivelle entraîne à cet effet un dispositif excentrique qui s'engage dans une glissière ménagée dans un secteur denté et qui communique, par l'intermédiaire de celui-ci, un mouvement alternatif au pignon en acier solidaire de l'arbre-porte-tournevis. Le mandrin du porte-tournevis est monté à billes, rendant ainsi le mouvement extrêmement doux.

L'ensemble est enfermé dans un petit carter en aluminium poli et est très robuste malgré sa légèreté.

INJECTEUR RAPIDE POUR LE GRAISSAGE.

— En raison des faibles dimensions des trous de graissage, les seringues ou injecteurs ont des orifices minuscules fort gênants pour leur remplissage, qui devient d'une lenteur fastidieuse.

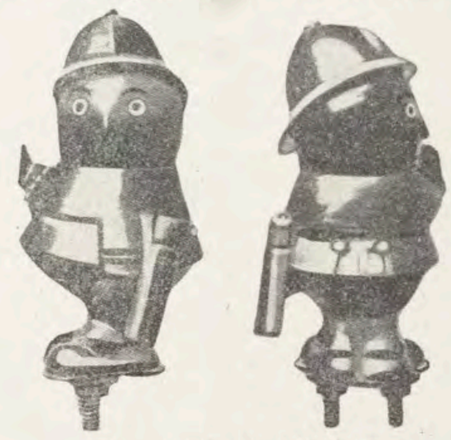
La seringue Aspir, est munie d'une tubulure sur quoi le bec se visse. Or, pour l'emplissage, on dévisse le bec molleté, et l'opération se fait en un clin d'œil. D'autre part, pour l'injection de lubrifiant dans les différentiels, boîtes de vitesse, etc., on se sert de cette tubulure dont le débit est assez grand ; tandis que pour les cas où le petit débit s'impose, on utilise le bec dont l'extrémité est fine.

UN AMUSANT FÉTICHE POUR BOUCHON DE RADIATEURS.

— A l'encontre de ses pareils, ce fétiche a ceci de particulier qu'il n'est pas figé dans une attitude immuable, mais, au contraire, susceptible d'une multitude de positions qui le rendent amusant au possible.

« Robert », tel est son nom est un policeman dont la tête, mobile en tous sens, est coiffée d'un casque mobile lui aussi. On comprend tout le parti que l'on peut tirer des dispositions réciproques du facies de « Robert » et de son couvre-chef.

On peut en faire, selon son propre état d'esprit, une véritable enseigne parlante : l'air renfrogné quand on véhicule de



Deux positions de " Robert "

détestables invités ; l'air joyeux quand on est en partie fine ; la tête basse et le casque de travers quand la partie a mal tourné, etc., etc.

UNE LUGE A 2 PATINS EN TANDEM.

— Un mécanicien du Canada a imaginé et construit une luge d'un système absolument curieux.

Cette luge est formée d'un châssis supporté à l'arrière, au départ, par deux

Une luge de vitesse à 2 patins en tandem.

patins latéraux, et, à l'avant, par un patin mobile commandé par un volant.

Mais dès que le léger véhicule a atteint une vitesse suffisante, le lugeur tire le volant vers lui et c'est alors qu'un patin supplémentaire, placé entre les deux patins d'arrière, entre en fonction.

Comme ce patin est monté sur un parallélogramme articulé, la traction exercée d'arrière en avant le fait descendre jusqu'à ce qu'il soulève l'arrière, qui ne repose plus sur le sol que par son intermédiaire.

La machine alors devient analogue à une bicyclette et se conduit comme telle.

Inutile d'ajouter que la vitesse est sensiblement accrue par ce procédé.

UN HYDROPÈDE.

— Cet appareil est constitué par deux glisseurs reliés ensemble par une entretoise mobile qui les rend indépendants dans le sens de la longueur et solidaires dans tous les autres sens. Les pédales-leviers agissent

L'hydropede vu de côté.

tour à tour sur l'un ou l'autre glisseur, les lancent alternativement en avant par un simple déplacement du poids du pilote. La direction est obtenue par l'intermédiaire des leviers installés sur la mâture. Cet hydropède, dû à M. Canonet a réalisé une vitesse de 12 kilomètres à l'heure.

PIERRE LAUSNAY.

INFORMATIONS

Gilbert a le feu sacré.

On sait qu'il y a environ deux mois le fameux aviateur Gilbert fut victime d'un accident assez grave qui, sans avoir jamais mis sa vie en danger, le retint de longues semaines au lit. Et, qu'y a-t il de plus ennuyeux, de plus affreusement morne pour un homme d'action, tel que Gilbert que les interminables journées grises passées dans une chambre de repos ! Au moment du rallye de Monaco, auquel il devait participer, il se trouvait encore sous l'influence de la rude commotion ressentie et pour ne pas énerver le malade, les médecins avaient exigé que la date exacte de l'épreuve sur laquelle il comptait tant lui fût tenue complètement secrète ; malheureusement, un journal laissé imprudemment entre les mains de l'aviateur le renseigna, et son chagrin fut tel que le soir la fièvre augmenta et le tint quelques jours de plus dans sa malfaisante étreinte. Puis la convalescence vint, suivie de la guérison, mais les médecins n'avaient pas encore donné à leur malade l'autorisation de remonter dans son appareil et ce brave Gilbert languissait de cette attente ; or un beau matin, ah ! le beau matin pour l'homme volant, la permission tant attendue fut obtenue, et une heure après le décret de la faculté, Gilbert avec Lord Carbery comme passager, décollait du sol de l'aérodrome de Villacoublay pour gagner les hauteurs bleues ; ce fut une matinée étourdissante, grisé par cette première sortie, l'aviateur exécuta toute la gamme des virtuosités aériennes dont il a le secret et qu'il termina par une, deux, trois, toute une série de boucles merveilleuses. Et après ceci, si l'ardeur d'un tel homme ne sait pas communiquer chez les nouveaux venus dans l'aviation un peu de chaleureux enthousiasme, du moins pouvons-nous nous consoler en nous disant que tant que nous aurons un Gilbert et quelques autres, tout n'est pas perdu encore pour nous, dans le royaume de l'air.

A l'exposition Canine

La 44e exposition canine qui se tient actuellement aux Tuileries attire chaque jour une foule élégante. Il est une salle qui retient longuement l'attention des visiteurs, c'est celle où sont exposées les œuvres de Jules Gélibert. le président de la Société des peintres de chasse et de verrerie. On y admire 115 toiles et tableaux comprenant en même temps que des scènes de chasse à tir et à courre, des études de chiens, de gibier et des paysages. Ces toiles, par la robustesse de leur dessin et la large formule de la peinture, rappellent la facture des vieux maitres Andry et Desportes.

L'argent a des raisons...

On sait que la finale de Rugby devait se disputer à Tarbes suivant une première décision de l'U. S. F. S. A. Par la suite l'Union voulut changer sa décision et pendant un temps hésita entre Toulouse et Bordeaux.

On dit que les Arènes de Bordeaux, qui devaient, le jour même de la finale, donner une représentation, firent en sorte que le match n'ait pas lieu en leur ville, et ainsi ne leur fasse pas concurrence.

Pour arriver à ce résultat, ne chuchote-t-on pas qu'on aurait employé des moyens... comment dire ?... monétaires, des plus persuasifs.

Tarbes refusa Bordeaux ; la finale se fit à Toulouse... et voilà.

La Coupe Bibesco

L'aviateur qui aura couvert, dans le moindre temps d'ici la fin de l'année, la distance qui sépare Paris de Bucarest gagnera la Coupe du Prince Georges-Valentin Bibesco, dotée de 10.000 francs ; la même somme sera accordée par le Conseil Municipal de Paris à l'aviateur qui, parti de Paris, aura gagné Constantinople avec le meilleur temps.

Le Grand Prix d'Indianopolis

Sur l'autodrome de cette ville, vingt-huit concurrents dont sept européens prendront le départ pour la course de 804 kilom., le 30 mai.

Il y aura 5 voitures françaises pilotées par Boillot, Goux, Duray, Guyot et Thomas. Ralph de Palma et Mulford conduiront des voitures Allemandes.

JOKER.

Porte Close Maëstria Diavolezza Roselys Ardee

LA POULE D'ESSAI DES POULICHES (30.000 francs, 1.600 mètres). — Longchamp, 17 mai. — Le dernier tournant.

Porte Close est partie devant Maëstria, La Blanchardière et Diavolezza. Roselys se rapprochait à la porte de Boulogne mais elle rétrogradait à l'entrée de la ligne droite où Diavolezza commençait son effort, pour rejoindre Porte Close aux tribunes et la battre par trois quarts de longueur. Maëstria se plaçait troisième.

LA JOURNÉE DES POULES D'ESSAI

PAR STUART

Mon très distingué confrère René Riondet, a tracé dans le *Jockey* de dimanche dernier un très intéressant historique des Poules d'Essai, ou si l'on veut de la Poule d'Essai, dont les poules actuelles sont un dédoublement.

Le prix du Jockey Club fondé en 1853 avait été établi sur le modèle de la grande course classique anglaise, le Derby d'Epsom. Nous l'appelons encore d'ailleurs, le Derby Français. Nous pourrions dénommer aussi légitimement la Poule d'Essai, les Deux Mille Guinées Françaises, car c'est cette autre grande course classique que l'on a voulu reproduire chez nous. Mêmes distances, 2.400 mètres d'une part et 1.600 mètres de l'autre, et même intervalle d'un mois, encore rigoureusement observé aujourd'hui entre les deux épreuves. Pour les poules qui sont venues ensuite s'intercaler entre elles, on a choisi une distance intermédiaire : 2.100 mètres, et pour le Grand Prix qui venait en dernier lieu, une distance plus longue : 3.000 mètres. La progression était parfaite et le système logique. Mais d'autres poules ont été crées ensuite, dont il a fallu varier les distances, et qu'on a dû, la place manquant, situer avant la Poule d'Essai. C'est ainsi que nous avons avant elle le Prix Hocquart, qui se court sur 2.400 mètres, le Prix Noailles et le Prix Greffulhe dont la distance est de 2.100 mètres. Le système primitif est désorganisé. Faut-il s'en plaindre ? Cette rupture du bel équilibre du début est la rançon de la prospérité sans cesse grandissante de notre sport. Jadis, la carrière des cracks était tracée d'avance. La Poule d'Essai était leur course de rentrée ou du moins leur première tentative sérieuse. Si quelques-uns, parfois, reparaissaient auparavant, c'était dans une course sans importance et pour reprendre contact avec l'hippodrome. La Poule avait un air de nouveauté, un attrait tout à fait spécial. Aujourd'hui, les choses ont bien changé. Mais ce qui est fort étonnant, et c'est là que j'en voulais venir, c'est que malgré les Prix Delâtre, les Prix Lagrange, le Prix Hocquart et toutes ces occasions qui s'offrent aux chevaux de classe de se produire, et dont ils usent, la Poule d'Essai ou plus exactement les Poules d'Essai, n'aient pas perdu complètement leur caractère de jadis, et qu'elles aient même gardé intact leur prestige. C'est une agréable constatation que nous avons faite dimanche encore. Il y avait dans la Poule d'Essai des poulains de cette année bien des éléments d'intérêt parfaitement neufs, comme par exemple la rencontre de Durbar avec Diderot. (J'entends le Diderot transformé du Prix Greffulhe), avec Jobelin, et d'autres encore, et ceux qui n'étaient nullement nouveaux comme la renconte Le Grand Pressigny-Durbar n'étaient d'ailleurs pas les moins intéressants. Tout cela n'a pas donné tout à fait ce qu'on attendait, ce qui ne veut nullement dire que notre attente ait été complètement déçue.

La course a donné autre chose; elle a mis en vedette Listman, qui a mis d'accord tant de compétiteurs en vue, les Durbar, les Grand Pressigny, les Diderot, confondus dans une défaite commune. Certes, la course semblait ouverte, et bien des résultats semblaient possibles, mais on ne s'attendait guère à celui-là. Listman avait fini septième le dimanche précédent à une certaine distance de Le Corsaire, qui était lui-même à plusieurs longueurs du gagnant Diderot. J'avoue que tout en l'estimant capable de faire beaucoup mieux, je ne croyais pas sa réhabilitation aussi prochaine. Il avait bien couru cependant, ne cédant qu'à l'entrée de la ligne droite, et sa course méritait d'autant plus l'attention qu'il se présentait encore bien gros. Les progrès qu'il a fait en huit jours sont très grands, mais on ne peut dire que son cas soit extraordinaire. La distance de la Poule, moins longue que celle du Prix Greffulhe était plus favorable à un poulain auquel le travail n'a pas encore donné toute la résistance désirable. Cette résistance lui viendra du reste avec le temps. Bien qu'il n'ait gagné que sur 1.200 mètres l'an dernier et sur 1.600 cette année, il n'y a pas lieu de douter de son aptitude pour la distance. Son origine offre à cet égard les meilleures garanties. Il faut dès maintenant le compter parmi les candidats les plus autorisés au Prix de Jockey Club.

La Farina qui a pris la seconde place derrière lui, avait eu plus de temps pour acquérir ce qui lui manquait encore le jour de sa rentrée dans le Biennal. Sa course qui datait de trois semaines avait été assez médiocre, mais son écurie lui accordait néanmoins une entière confiance. Ce n'est pas la première fois qu'il se trouve derrière Listman; il avait fini à une demi-longueur derrière lui dans le Prix Morny gagné par Sardanapale. Je ne signale d'ailleurs cette concordance que pour mémoire, et sans y attacher aucune importance; car l'ensemble de ses courses de deux ans le place très entièrement devant Listman.

La poule des pouliches ne comporte pas de bien grands commentaires. De l'échec de Roselys, il n'y a qu'une chose à dire : c'est une pouliche, c'est-à-dire sujette comme toutes les pouliches à bien des défaillances, surtout en cette saison, et elle est propre sœur de Dagor, aussi remarquable par son inégalité que par son mérite. Elle n'a vraisemblablement pas fini à sa place derrière Diavolezza, Porte Close et Maëstria, et on peut prévoir une réhabilitation. Marsa, qui a échoué en 1910 dans la même course, a pris sa revanche dans le Prix de Diane, où la pouliche qui l'avait battu, Vellica, n'était que troisième. Entre elle s'intercalait Magali, qui réparait, elle aussi, son échec de la Poule d'Essai. Pareille fortune pourrait fort bien advenir à la troisième de la poule de cette année, Maëstria qui portait comme Magali les couleurs de M. Caillault. Maëstria, qui s'est présentée encore une fois à court d'ouvrage, est une très belle pouliche qui pourrait fort bien marcher sur les traces de Moïa, la gagnante du Prix de Diane de l'an dernier. Je n'entends nullement dire que Diavolezza qui les a toutes si catégoriquement battues dimanche, ne se défendra pas très vaillamment et peut-être avec succès à Chantilly. Elle aussi est très bonne.

STUART.

Mont d'Or Sloughi La Farina Diderot Durbar Le Grand Pressigny

LA POULE D'ESSAI DES POULAINS (30.000 francs, 1.600 mètres). — Longchamp, 17 mai. — Le dernier tournant.

Mont d'Or est partie en tête, Sloughi le rattrapait bientôt. Les deux chevaux menaient détachés devant Listman, Diderot, La Farina et Durbar. Entre les tournants, La Farina et Durbar. et Listman prenaient le commandement, Listman réglait La Farina aux premières tribunes, et gagnait par une longueur.

LISTMAN

Listman, le vainqueur de la poule des poulains, est un fils de Gorgos et Laura, il appartient à M. Olry-Rœderer.

DIAVOLEZZA

Diavolezza qui a remporté la poule des pouliches est fille de Le Sagittaire et Saint-Astra, elle appartient au baron M. de Rothschild.

LES VAINQUEURS DES POULES D'ESSAI

PAR RENÉ RIONDET

Les Poules d'Essai marquent le début de la série des courses classiques ouvertes sans conditions à tous les candidats de la génération de trois ans. La seule réserve qu'elles comportent est la répartition des représentants de chaque sexe en deux épreuves différentes : la Poule des poulains et la Poule des pouliches. Elles arrivent ainsi à désigner le mâle et la femelle dont la chance s'impose dans les prochains events de Chantilly

Les noms qu'elles mettent en relief, cette année, sont ceux de Listman et de Diavolezza.

En nous plaçant au point de vue de l'élevage, nous allons étudier les antécédents de ces deux performers.

Listman, né en 1911 chez M. Gaston-Dreyfus, est fils de Gorgos et de Laura.

Son père Gorgos naquit en Angleterre en 1903 ; il était le produit d'une alliance réalisée entre un fils d'Hampton, Ladas, et une fille de Saint Simon, formule de croisement classique dans le Stud Book anglais.

Le résultat d'ailleurs ne se fit pas attendre ; car Gorgos fournit, sur le champ de courses, une carrière très respectable. A deux ans, il remporta deux importantes épreuves sur quatre sorties. A trois ans, il effectua une rentrée victorieuse dans les Deux Mille Guinées ; ses autres tentatives classiques du Derby et du Saint-Léger ne furent pas heureuses ; mais, après avoir pris quelques bonnes places de second ou de troisième, il s'adjugea les Lewes Stakes devant Prince William. Bref le total de ses gains atteignit le chiffre de 227.625 francs.

Importé en France comme étalon, il commença à fonctionner en 1908. Ses premiers deux ans coururent très modestement en 1911. Mais, l'année suivante, ils fournirent en Gorgorito un bon performer. qui réunit avec quatre victoires 309.515 francs de prix. En 1913, ses produits furent moins heureux : en dehors de Membakut et de Cérita, qui gagnèrent chacune plus de 10.000 francs, le meilleur se trouva être le deux ans Listman, avec deux victoires pour 33.150 francs.

Nous constatons qu'en ces trois saisons les meilleurs produits de Gorgos furent Gorgorito, Listman, Membakut et Cérita. Or, sur les quatre, trois sont issus de la même formule d'alliance. Leur mère est fille d'un fils de Saint Simon : de Saint Frusquin dans le cas de Gorgorito, de Saint Damien dans celui de Listman et de Tarpoley dans celui de Cérita. Comme, d'autre part, Gorgos est, par sa mère, petit-fils de Saint Simon. ces trois performers possèdent donc un inbreeding très rapproché, à deux générations libres, sur Saint Simon.

La leçon, qui nous est fournie par la Poule des poulains, est d'autant plus démonstrative en faveur de l'inbreeding sur Saint Simon, que précisément le second de Listman, La Farina, est lui aussi le résultat de la même formule d'alliance. Le père de La Farina, Sans Souci II, a pour mère une petite-fille de Saint Simon ; la mère de La Farina, Malatesta, a pour mère une petite-fille de Saint Simon. Il y a donc inbreeding sur Saint Simon à trois générations libres.

De tels enseignements devraient ouvrir les yeux des éleveurs et leur indiquer la voie à suivre dans la poursuite du bon cheval.

Du côté maternel, l'origine de Listman n'est pas moins intéressante. Sa mère, Laura, naquit en 1899 chez M. Gaston-Dreyfus, par Saint Damien et Lausanne ; cette dernière devait mettre au monde, cinq ans plus tard, un propre frère de Laura, Lutteur III, le héros du Grand National de 1909.

Sur le champ de courses, Laura fit preuve d'une petite qualité. A deux ans, elle remporta une épreuve de 1.200 mètres et se plaça troisième sur les 1.400 mètres du Critérium de Saint-Cloud. A trois ans, elle échoua dans toutes ses tentatives en plat ; mais elle commença sa carrière d'obstacles, qu'elle poursuivit jusqu'à la fin de sa cinquième année en 1904, s'adjugeant une course de haies et huit steeple chases.

Elle entra au haras en 1905. Elle eut avec Chesterfield, en 1906 Loulia, qui montra une bonne aptitude sur la distance ; en 1908 Lavallière ; en 1909, Lutteuse ; en 1910, Lelio IV, qui a prouvé récemment sa valeur sur les obstacles. Enfin en 1911, avec Gorgos, elle a donné Listman.

Laura représente l'union des courants anglais, apportés par son père Saint Damien, avec les sangs français de Fra Diavolo et Saxifrage ; elle se rattache à une souche maternelle, qui, importée en France depuis 1857, a produit en sa grand'mère Sauterelle, une héroïne du Prix du Cadran.

Les vainqueurs des Poules d'Essai, Listman et Diavolezza, présentent un point commun : c'est le duc de Gramont qui a importé en France le père du premier et la grand'mère de la seconde ; c'est même sous ses couleurs que la mère de Diavolezza a couru et c'est à son haras qu'elle a commencé sa carrière de poulinière. Maintenant qu'à la suite d'une liquidation générale, ces animaux sont passés en d'autres mains, il est permis de regretter que les louables efforts de cet éleveur se trouvent récompensés d'une façon bien tardive et toute platonique.

Les parents de Diavolezza semblent supérieurs à ceux de Listman.

Son père, Le Sagittaire, a eu une carrière de courses à peu près équivalente à celle de Gorgos : il a gagné près de 300.000 francs de prix, triomphant à deux ans, dans le Prix de Deux ans à Deauville et dans le Grand Critérium ; à trois ans, dans le Prix Greffulhe et dans le Prix Lupin ; à quatre ans, dans le Prix Hocquart et le Prix de Longchamp à Deauville.

Par contre, au haras, il a fourni des preuves éclatantes de sa valeur : la liste de ses bons produits serait interminable. Bornons-nous à rappeler, parmi les meilleurs, Maintenon, Ossian, Zénith II, Amer Picon, Passaro, Valda Anastasie ou Abydos.

La mère de Diavolezza, Saint Astra, occupait un des premiers rangs parmi les pouliches de sa génération. Elle n'a pas paru à deux ans. A trois ans, après une petite victoire conquise à Longchamp sur Revanche, la mère de Mon Petiot, elle a fini troisième dans le Prix Lupin derrière Sans Souci II et Pitti avant de s'adjuger le Prix de Diane à la cote de 30/1. A quatre ans, elle a échoué dans le Prix des Sablons, son unique sortie.

Envoyée immédiatement au haras, elle a produit en 1909 Saint Appia par Saint-Bris, en 1910 Annarella par Doricles et en 1911 Diavolezza par Le Sagittaire, cette dernière étant la seule dont les performances méritent l'attention.

Saint Astra appartient à une excellente souche maternelle qui la rattache, comme beaucoup de chevaux anglais, à Maid of Masham. Sa mère est d'ailleurs une demi-sœur de la mère d'Ecouen.

L'alliance, qui a donné naissance à Diavolezza, n'est certes pas aussi intéressante que celle des parents de Listman ; elle ne comporte que des inbreedings éloignés, mais très soutenus, sur Newminster et sur Stockwell. On doit cependant reconnaître la prépondérance au sang de Newminster : car il sert de base à un inbreeding rapproché chez le Sagittaire aussi bien que chez Saint Astra. C'est une formule qu'on retrouve en général chez les chevaux résistants.

RENÉ RIONDET.

Au moment où son adversaire fonçait sur lui, il l'accueillit par un effroyable direct du droit, appliqué de toute sa force et doublé de vigueur par la violence de la charge.....

Tom Spring et la Grande Dame[1]

Nouvelle de CONAN DOYLE

TRADUITE DE L'ANGLAIS PAR M. LABAT

Spring songea, un moment, qu'en usant de franchise envers l'hôtelier il avait des chances d'en tirer plus de renseignements qu'il n'en pouvait fournir lui-même. Mais il était homme de parole et n'oublia pas qu'il avait engagé la sienne.

— Un jour de repos à la campagne, Mr. Cordery... c'est tout.

— En vérité ! J'espérais qu'il y avait, comme on dit, un moulin dans le vent. Je croyais flairer quelque chose. J'ai du nez pour ça, Mr. Spring. Bien entendu, vous en savez plus que moi. Peut-être voudrez-vous cet après-midi, que nous fassions ensemble une petite promenade ? Vous donneriez un coup d'œil aux houblonnières. C'est juste la saison, sir.

Tom Spring n'avait pas l'art du mensonge et ses excuses embarrassées ne parvinrent sans doute pas absolument à convaincre l'hôtelier qu'il se trompait dans son hypothèse. Quand, au milieu de leur conversation, le domestique en veste groseille vint annoncer qu'un phaéton attendait à la porte, les yeux de Cordery s'allumèrent de curiosité soupçonneuse.

— Vous m'aviez dit, sauf erreur, que vous ne connaissiez personne dans le pays ?

— J'y ai seulement un ami, Mr. Cordery, et il me fait la gentillesse de m'envoyer sa voiture. Je rentrerai probablement à Londres ce soir par la diligence. Mais je repasserai par ici dans une ou deux heures, et je vous demanderai une tasse de thé.

Dehors stationnait un phaéton attelé d'un beau cheval noir et qui avait pour cocher le domestique en veste groseille. Spring grimpait déjà près du conducteur lorsque, à voix basse, celui-ci l'informa qu'il avait ordre de le faire monter derrière. Puis le phaéton s'ébranla, tandis que l'hôtelier, dans un état d'excitation très vive, et plus certain que jamais qu'il se préparait quelque chose, courait à l'écurie, assemblait à grands cris ses palefreniers, partait immédiatement à la poursuite du phaéton, et s'arrêtait à chaque croisée de chemins jusqu'à ce qu'on l'eût renseigné sur un cheval noir et une livrée groseille.

Cependant, le phaéton se dirigeait vers Crowborough. A quelques milles plus loin, il quitta la grand'route pour enfiler une étroite avenue de hêtres roux. Sous ce tunnel d'or marchait, tournant le dos au phaéton, une dame. Quand l'attelage fut proche, elle se rangea au bord de l'avenue et leva les yeux. Le conducteur tira sur les rênes.

— J'espère que vous disposez de tous vos moyens ? dit-elle, inspectant d'un œil ardent le pugiliste. Comment vous sentez-vous ?

— En très bon état, Madame, je vous remercie.

— Je vais monter près de vous, Johnson. Nous avons encore un peu de route à faire. Vous passerez par le Lower Warren et longerez ensuite le Gravel Hanger. Je vous arrêterai quand il faudra. Allez lentement Inutile d'arriver avant vingt minutes.

Sous une extraordinaire impression de songe, et par tout un réseau de mystérieux petits chemins, Spring se vit mener jusque devant une grille, à l'entrée d'une sapinière envahie par la végétation. La dame, alors, étant descendue, invita Spring à faire de même.

— Vous resterez sur le chemin, dit-elle au conducteur. Nous pouvons nous faire attendre. Maintenant, Mr. Spring, voulez-vous avoir la bonté de me suivre ? J'ai fixé par lettre un rendez-vous.

Vivement, elle s'engagea dans un sentier tortueux sous les arbres, franchit une barrière, pénétra dans un second bois, tout sonore du gloussement profond des faisans, et passé lequel un beau parc vallonné, planté de chênes, allait rejoindre les terrasses à balustres d'une magnifique maison de style Elisabeth. Une forme solitaire se mouvait, à travers le parc, dans la direction du bois.

La dame étreignit le poignet de Spring.

— Voilà votre homme ! dit-elle.

Sous le couvert des arbres, ils voyaient sans être visibles. Tom Spring regardait fixement le personnage, encore à quelques yards en avant. Il était grand, puissant, vêtu d'un habit bleu à boutons d'or qui miroitaient au soleil, et il portait des culottes lacées avec des bottes à l'écuyère. Il marchait d'un pas ferme, en faisant, presque à chaque pas, claquer contre sa jambe une cravache qui lui pendait du poing. Dans son aspect, dans sa démarche, il respirait la décision et l'énergie.

— Mais c'est un gentleman, dit Spring. Voyons, Madame, cela sort de mon programme. Je n'en veux pas à cet homme, et il ne peut m'en vouloir. Qu'ai-je à faire avec lui ?

— Le combattre ! le réduire en poussière ! Vous êtes ici pour cela !

Indigné, Tom Spring pivota sur ses talons.

— Je suis ici pour me battre, il est vrai, mais non pour écraser un homme qui n'a aucune idée de la lutte.

— Je vois que son aspect vous impressionne, persifla-t-elle. Vous avez trouvé votre maître.

— Possible. Mais je m'abstiens.

Elle devint blême de dépit et de rage.

— Imbécile ! cria-t-elle. Vous iriez tout compromettre à la dernière minute ? Vous avez là, sur ce papier, cinquante livres... et vous les refuseriez ?

— C'est lâche. Je refuse.

— Lâche ? Mais cet homme, à qui vous donnez deux stones, battrait n'importe quel amateur d'Angleterre !

(1) Voir les numéros 816 et 817.

Le jeune pugiliste eut un soulagement. Après tout, s'il les gagnait loyalement, ces cinquante livres lui rendraient bien des services. Il lui suffisait d'être sûr qu'il eût, en cet homme, un digne et volontaire antagoniste.

— D'où vient que vous en répondiez ainsi ? demanda-t-il.

— Je dois le connaître... je suis sa femme.

Et, faisant une subite volte-face, elle s'enfonça comme un trait dans la broussaille. L'homme arrivait tout proche, et Tom Spring, l'observant, sentait faiblir ses scrupules. C'était un homme d'environ trente ans, vigoureux, large de torse, avec une figure massive et brutale, de grands sourcils touffus et une bouche dure. Il devait peser pour le moins cinquante stones. On devinait à son allure un athlète entraîné. Comme il avançait en se dandinant, il aperçut Spring entre les arbres ; tout de suite, il pressa le pas vers lui, et sauta la barrière qui les séparait.

— Holà ! dit-il, s'arrêtant à quelques pas et le toisant, qui diable êtes-vous ? d'où diable venez-vous ? que diable faites-vous chez moi ?

Son attitude était encore plus agressive que ses paroles. Spring rougit de colère.

— Voyons, Mister, il n'en coûte pas cher de parler poliment. Vous n'avez pas à le prendre sur ce ton.

— Satané coquin ! vociféra l'autre, vous voulez donc que je vous chasse de ce bois à la pointe de mes bottes ? Comment osez-vous rester là et me répondre ?

Il s'avançait, le regard menaçant, la cravache à demi levée.

— Eh bien, filez-vous ? hurla-t-il.

Et il fit tourner sa cravache. Tom Spring, d'un bond, esquiva le coup.

— Tout doux, Mister. Il faut d'abord que je vous avertisse. Je suis Spring, le boxeur. Peut-être avez-vous entendu mon nom.

— Je pensais bien que vous étiez un drôle de cette espèce, dit l'homme. Je me suis déjà mesuré avec un ou deux de vos pareils, qui n'ont pas tenu contre moi cinq minutes. Peut-être aimeriez-vous me mettre à l'épreuve ?

— Si vous me touchez de votre cravache, Mister...

— Voilà !

Le coup, mal dirigé, alla toucher Spring en travers de l'épaule.

— Vous battrez-vous maintenant ?

— Je ne viens pas ici pour autre chose, dit Spring, humectant ses lèvres sèches. Vous pouvez jeter cette cravache. Je me battrai. Je suis entraîné. Mais vous l'aurez voulu et ne me ferez pas de reproche.

— Hola! dit-il, s'arrêtant à quelques pas et le toisant, qui diable êtes-vous? d'où diable venez-vous? que diable faites-vous chez moi?

L'homme ôta son habit bleu, découvrant, par-dessus ses vastes omoplates, un gilet de satin brodé, qu'il enleva de même ; puis il suspendit les deux vêtements à une branche d'aune.

— Vous êtes entraîné ? murmura-t-il. Je veux, parbleu ! avant d'être à bout, vous entraîner encore !

Si la moindre crainte d'un avantage déloyal avait pu subsister chez Tom Spring, elle eût cédé enfin devant l'assurance de l'homme et ce qu'il révélait progressivement de son admirable physique. Défaisant une cravate de satin noir épinglé d'un gros rubis, jetant de côté le col blanc qui enserrait sa noueuse encolure, dégrafant d'un geste délibéré les boutons d'or de ses manchettes, il releva ses manches de chemise sur deux bras velus et musclés qu'un sculpteur eût pris pour modèles.

— Approchez de la barrière, dit-il, nous aurons plus de place.

Spring s'était associé à tous les préparatifs de son formidable antagoniste. Il avait, comme lui, suspendu à un buisson son chapeau, sa veste, son gilet, et, sur l'invitation qui lui était faite, il s'avança dans l'espace libre.

— Combat de malandrins ou boxe ? demanda l'amateur, froidement.

— Boxe.

— Très bien. Levez les mains. Allez-y.

Ils étaient campés face à face sur un carré de gazon coupé par le chemin à la lisière du bois. Le visage de l'amateur avait perdu son expression insolente et hautaine ; mais un demi-sourire grimaçait sur ses lèvres, et ses yeux luisaient farouchement sous les touffes de ses sourcils. A sa manière de se tenir on devinait un maître de la boxe. Tom Spring, qui allait et venait légèrement à droite, à gauche, cherchant une ouverture, comprit soudain que ni avec Stringer, ni avec le redoutable Painter, il n'avait eu devant lui un plus sérieux adversaire. Le gauche de l'amateur était bien en avant, sa garde basse, son corps en retrait au-dessus des hanches, sa tête hors d'atteinte. Spring tenta une reconnaissance à la ceinture, puis au visage ; mais dans le même instant, l'autre était sur lui, lui faisant pleuvoir des coups de marteau, qu'il eut grand mal à éviter. Il rompait sans cesse ; mais comment échapper à cet ouragan de muscles et d'os ? Un coup pesant rabattit sa garde ; un second porta sur son épaule, et il tomba, ayant sur lui son adversaire. Tous deux rebondirent, se regardèrent et se remirent en position.

Sans conteste, l'amateur était non seulement le plus lourd des deux, mais aussi le plus vigoureux et le plus endurant. Deux fois encore, il fit tomber Spring : une fois sous le poids de ses coups, une autre fois en le pressant jusqu'à le jeter à la renverse. De telles chutes auraient mis hors de combat un lutteur moins aguerri ; elles ne représentaient pour Tom Spring que des incidents de sa profession journalière. Tout meurtri et tout essoufflé qu'il fût, il se retrouvait, chaque fois, debout à la minute. Le sang coulait de sa bouche, mais ses intrépides yeux bleus disaient une âme inébranlée.

Habitué maintenant à la tactique impétueuse de son adversaire, il allait y répondre. La quatrième reprise, pareille aux trois premières quant à l'attaque, en différa beaucoup quant à la défense. Jusque là, Spring, cédant le terrain, s'était laissé dominer. Cette fois, il tint ferme. Au moment où son adversaire fonçait sur lui, il l'accueillit par un effroyable direct du droit, appliqué de toute sa force et doublé de vigueur par la violence de la charge. Le coup fut si étourdissant que le pugiliste en recula lui-même. L'amateur vacilla sur ses jambes et alla s'incliner contre un tronc d'arbre, en se couvrant le visage.

— Vous feriez mieux de renoncer, dit Spring ; sans ça, vous allez me connaître.

Mais l'autre, dans un crachat de sang et un blasphème :

— Continuons !

D'ailleurs, le pugiliste s'aperçut qu'il lui restait de la besogne à faire. Rendu prudent par sa mésaventure, l'autre ne cherchait plus à vaincre d'un choc, ni à terrasser un boxeur accompli comme un rustaud de foire. Il se battait de la tête et des pieds autant que des mains. Spring, en son for intérieur, devait admettre qu'entraîné pour le ring cet homme eût fait un lutteur redoutable. Il avait une garde solide, une riposte foudroyante, il « encaissait » comme s'il eût été de fer, et, par son poids dans le corps à corps, il occasionnait à Spring des chutes brisantes. Mais il ne cessa plus de se ressentir du coup terrible au-devant duquel il était allé avant d'avoir appris le respect de son adversaire. Ses moyens avaient perdu de leur rapidité et ses coups de leur pointe. Puis il luttait contre un homme qui, de tous les boxeurs parvenus à la notoriété, était le plus sûr, le plus calme, le moins capable de s'abandonner ou de perdre l'avantage acquis. Il était, lentement, graduellement, reprise par reprise, usé par cet antagoniste froid, mordant et alerte. Enfin, il s'arrêta, ne pouvant plus, le souffle rauque, le visage, autant qu'il en laissait voir, congestionné par son effort. Il touchait aux limites de l'endurance humaine. Et Spring continuait de l'attendre, brisé, fourbu, mais imperturbable, résolu, dangereux comme jamais.

— Vous devriez renoncer, croyez-moi, réitéra le jeune homme, vous êtes fini.

L'autre ne voulut rien entendre. Avec un grognement de fureur, il fonça, oublieux de toute méthode et cognant des deux poings. Tom Spring un moment, parut accablé. Puis il fit un écart, allongea un coup qui retentit : l'amateur battit l'air des bras, croula de son haut, et, ses grands membres étendus sur l'herbe, montra au ciel un visage défiguré.

Tom Spring le regardait couché là, sans connaissance, quand il sentit à son poignet le contact d'une main douce et tiède : la dame était près de lui.

— Profitez ! cria-t-elle, et ses noires prunelles jetaient des flammes. Allez donc !

Repoussée d'un geste d'horreur, elle ne perdit pas courage.

— J'irai jusqu'à soixante-dix livres...

— Le combat est terminé, Madame. Je n'ai plus le droit de toucher cet homme.

— Cent livres, cent belles et bonnes livres. Je les ai sur moi. Ferez-vous fi de cent livres ?

Il lui tourna le dos. Elle courut par devant lui pour piétiner au visage l'homme tombé. Mais il la prévint, et, l'écartant, la secouant avec rudesse :

— Au large ! dit-il. Frapper un homme à terre... quelle honte !

Le blessé gémit, fit un mouvement de côté, puis, lentement, se souleva, passa sur son front sa main moite, et, tant bien que mal, se remit enfin sur ses jambes.

— Soit ! fit-il, haussant les épaules. Ce fut un combat loyal. Je n'ai pas à me plaindre. Jackson me tenait pour son meilleur élève ; mais je vous accorde l'avantage.

Ses yeux rencontrèrent soudain un furieux visage de femme.

CONAN DOYLE.

(A suivre.) *(Illustrations de Casey.)*

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MORTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.